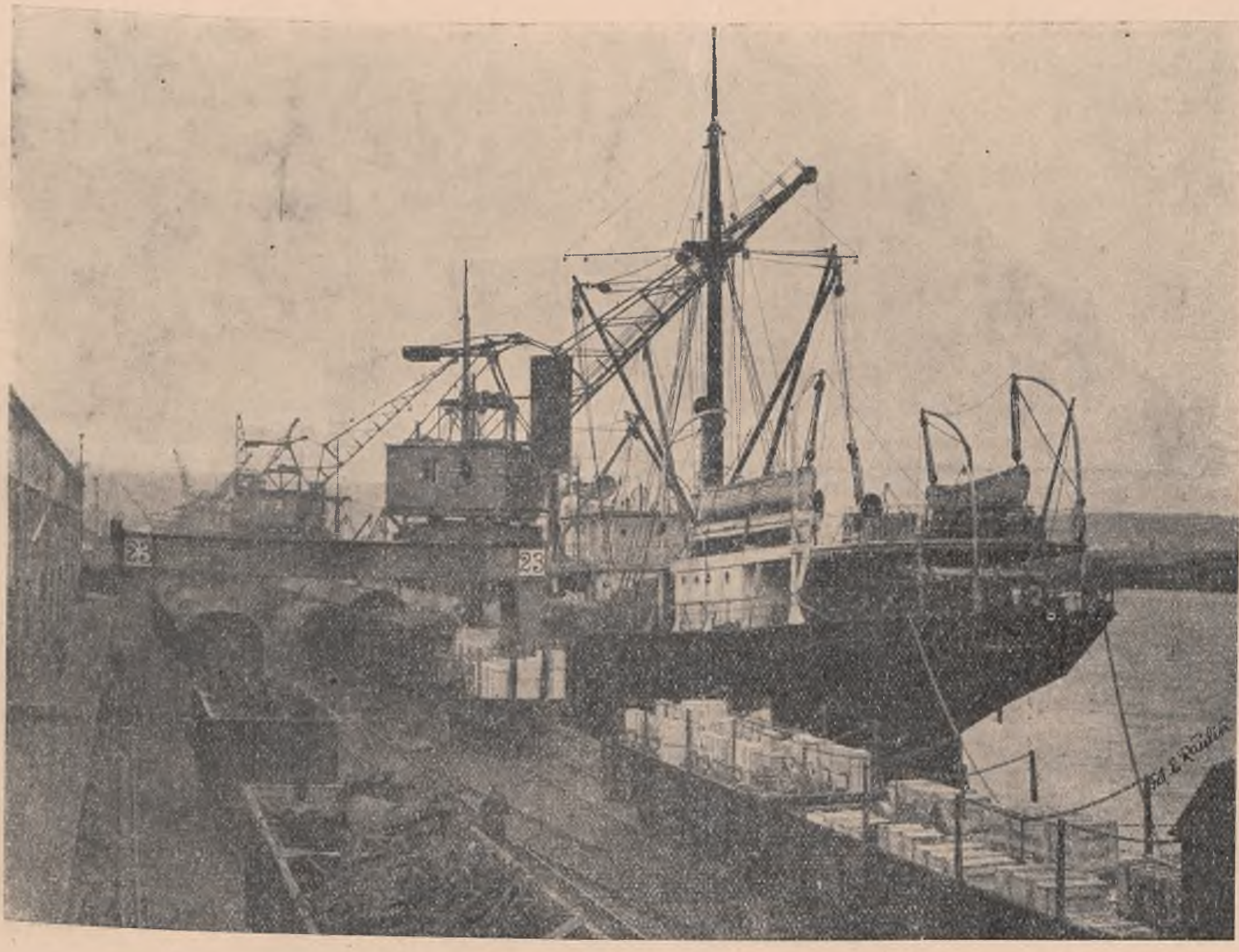
TARGI PRASKIE – 19–26. III. 1933 – PRAŽSKÉ VELETRHY

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

ROK III MARZEC 1933 ZESZ. 3



S/S „Morava“ ładuje w porcie gdyńskim obuwie z Czechosłowacji do Indyj Brytyjskich
Parnik „Morava“ nakláda w gdyňském přístavě obuv z Československa pro Britské Indie

POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA (P. A. T.)
GDYNIA

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: ULICA ŚWIĘTOJANSKA, DOM P. A. M., TEL. 1720
KONTO BANKOWE: KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOSCI M. GDYNI NR. 3053
PRENUMERATA ROCZNA ZŁ. 15.oo - - - - - - - - - - - POJEDYŃCZY ZESZYT ZŁ. 1.50

CZĘŚĆ URZĘDOWA

STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA MIESIĄC LUTY

I – UWAGI OGÓLNE

Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego w lutym wynoszą 405.510 t wobec 414.016 t w styczniu. Jeżeli jednak porównamy je z wynikiem pracy portu w lutym 1932 r. (301.162), to przekonamy się, że miesiąc sprawozdawczy jest znacznie lepszy od odpowiadającego mu miesiąca roku ubiegłego, różnica wynosi tu 104.348 t, spowodowaną zarówno wzrostem przywozu (w lutym 1933 — 47.166 t wobec 12.930 w lutym 1932) jak i wywozu (357.924 t wobec 288.232 t).

Ruch statków, pomimo trudnych warunków żeglugi na Bałtyku, zmniejszył się bardzo nieznacznie. Przybyło statków 256 (w styczniu r.b. — 311, w lutym 1932 — 188) o pojemności 211.102 nrt (wobec 234.564 nrt w styczniu r. b. i 159.795 nrt w lutym 1932), wyszło 261 statków (wobec 300 i 188) o pojemności 220.388 nrt (wobec 230.933 nrt; 162 304 nrt). Kolejność bander: Szwecja, Polska, Niemcy, Danja, Norwegja, Stany Zjednoczone A. P., Grecja, wykazuje dość poważne zmiany. Niemcy z 4 miejsca przesunęły się na 3, Danja z 3 na 4. Stany Zjednoczone A. P. z 9 na 6, 7 miejsce zajęła Grecja zajmująca w poprzednim miesiącu miejsce 8, na dalszych miejscach znajdują się Finlandja, Estonja, Anglja. Sredni tonaż statków nieco się zwiększył, wynosząc w miesiącu sprawozdawczym 834.6 nrt wobec 761.9 nrt w styczniu.

Bliższa analiza cyfr przywozu wykazuje w miesiącu sprawozdawczym następujące ważniejsze zmiany poszczególnych pozycyj: owoce świeże — 1.619 t (w styczniu 2.211 t), owoce suszone — 941 t (296 t), orzechy i migdały — 154 t (11 t) korzenie 48 t (34 t) kawa, kakao, herbata — 4.387 t (1.437 t), tytoń — 246 t (1.723 t), śledzie — 1.384 t (1.509 t) (fosforyty — 6.817 t (1.000 t), żużle Thomasa — 2.900 t), (2900 t) skóry — 389 t (1.415 t), nasiona oleiste — 2.034 t (7.260 t), kauczk 20 t (1.319 t), garbniki — 813 t), (1.104 t), piryty 1.615 t. (w styczniu brak), celuloza — 727 t (806 t), papier — 547 t (550 t), bawełna — 5.033 t (5.582 t), juta — 655 t (993 t) wełna — 919 t (561 t), brak w lutym pozycji rud żelaznych, w styczniu 1718 t. Inne pozycje nie wykazują poważniejszych zmian.

Po stronie wywozu najpoważniejszą pozycję stanowi jak zwykle węgiel, którego w miesiącu sprawozdawczym eksportowano 319.533 t wobec 322.645 t w miesiącu styczniu. Inne pozycje: cukier — 4.071 t (w styczniu — 5.937 t), napoje alkoholowe — 522 t (269 t), bekony — 3.414 t (3. 371 t), szynki — 365 t (302 t), makuchy — 1.271 t (2.435 t), deski i łaty — 3.874 t (13.188 t), bale i słupy telegraficzne — 1.927 t (2.462 t.), klepki — 238 t (25 t), koks — 2.355 t (1.170 t), karbid — 102 t (48 t), cynk 761 t (1.326 t), papier — 711 t (203 t), materjały włókniste i wyroby — 150 t (97). Figurują ponownie: nawozy azotowe — 4.787 t i szyny kolejowe — 1.029 t, których w obrotach styczniowych nie było.

Ruch przybrzeżny wykazał w wywozie z Gdyni parę transportów: kakao 92 t, tran 4 t, nasiona oleiste — 114 t, garbniki 211 t.

Ruch pasażerów nie wykazuje poważniejszego wzrostu: przyjechało 130 osób (w styczniu 37), wyjechało — 246 (294 osób).

II. – RUCH STATKÓW (movement of ships)

	Przyszło statków (ships incoming)			Wyszło statków (ships outgoing)			Suma	Kolejne miejsce
	ogółem (total)	w tem z ład. (loaded)	o ogól. pojemn. nrt	ogółem (total)	w tem z ład. (loaded)	o ogól. pojemn. nrt	rubr. 3 i 6	(place occupied)
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska	**33**	**12**	**34.983**	**36**	**34**	**43.487**	**78.470**	2
W. M. Gdańsk	1	1	555	1	1	555	1.110	19
Anglja	2	2	3.394	2	2	3.394	6.788	10
Brazylja	1	1	3.373	1	—	3.373	6.746	11
Czechosłowacja	3	3	663	4	3	766	1.429	17
Danja	41	17	32.521	41	35	33.472	65.993	4
Estonja	10	2	5.447	10	10	5.447	10.894	9
Finlandja	5	3	7.253	6	6	4.358	11.611	8
Francja	2	1	1.831	2	2	1.831	3.662	15
Grecja	4	1	9.216	2	2	4.249	13.465	7
Holandja	3	3	1.897	3	2	1.897	3.794	14
Litwa	1	—	612	1	1	612	1.224	18
Łotwa	4	1	3.359	3	2	2.074	5.433	13
Niemcy	59	38	33.024	56	31	33.326	66.350	3
Norwegja	22	11	16.822	23	13	17.214	34.036	5
Panama	—	—	—	—	—	—	—	—
Rumunja	1	—	2 803	1	1	2.803	5.606	12
Stany Zjedn. Am.	3	2	9.773	3	2	9.773	19.546	6
Szwecja	61	12	43.576	65	60	49.234	92.810	1
Węgry	—	—	—	1	1	2.523	2.523	16
Włochy	—	—	—	—	—	—	—	—
RAZEM:	256	110	211.102	261	208	220.388.	431.490	—
miesiąc poprzedni:	311	125	234.564	300	229	230.933	465.497	—
ten sam miesiąc r. 1932	188	58	159.795	188	164	162.304	322.099	—
Od początku roku 1933	567	235	445.666	561	437	451.321	896.987	—
Od początku roku 1932	408	99	366.666	403	356	366.541	733.207	—

UWAGI: *a)* średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w lutym: 831·6 nrt; *b)* średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 29; *c)* średni postój statku: 69·2 godzin.

III. — OBRÓT TOWARÓW
(goods turnover)
(ton)

1. — Obrót zamorski (overseas traffic)

A. — Przywóz (imports)

		Luty (February)	*Styczeń* (January)	*Od początku roku* (January-February)
Cały przywóz		**47.165·9**	**45.610·3**	**92.776·2**
I· — Produkty spożywcze i zwierzęta (foodstuffs & live animals) w tem m. in.:		**9.105·8**	**7.490·9**	**16.596·7**
poz. tar. cel.				
1/1c	— **Kukurydza** (maize)	**121·7**	**—**	**121.7**
	Afryka	121·7	—	121·7
3/1	— **Mąka** (wszelka) (flour)	**0·3**	**—**	**—**
	Niemcy	0·3	—	—
3/2	— **Kasza** (grits)	**7.—**	**15·5**	**22·5**
	Francja	7·—	—	7·—
	Niemcy	—	15·5	15·5
3/3	— **Słód** (malt)	**—**	**0·8**	**0·8**
	Anglja	—	0·8	0·8
6/3	— **Owoce świeże połudn.** (fresh fruits)	**1.618·9**	**2.210·7**	**3.829·6**
	Anglja	—	0·1	0·1
	Danja	17·1	52·1	69·2
	Hiszpanja	16·5	510.3	526·8
	Holandja	—	5·—	5·—
	Honduras	17·1	7.4	24·5
	Indje Holenderskie	—	11·9	11·9
	Jamajka	0·3	—	0·3
	Niemcy	—	5·5	5·5
	Palestyna	161·9	149·7	311·6
	Stany Zjedn. Am.	561·—	97·3	658·3
	Włochy	845·—	1.371·4	2.216·4
7/1	— **Owoce połud. suszone** (dried fruits)	**941·2**	**295·7**	**1.236·9**
	Anglja	1·5	—	1·5
	Grecja	15·—	5·—	20·—
	Stany Zjedn. Am.	919·7	290·7	1.210·4
	Włochy	5·—	—	5.—
12/1-2	— **Orzechy i migdały** (nuts et almonds)	**153·9**	**11·2**	**165·1**
	Afryka	20·9	—	20·9
	Anglja	—	3·9	3·9
	Ceylon	8·1	—	8·1
	Francja	0·4	0·6	1·—
	Hiszpanja	1·—	2·—	3·—
	Holandja	—	0·5	0·5
	Indje Holenderskie	—	1·5	1·5
	Włochy	123·5	2·7	126.2
14/1	— **Grzyby suszone** (dried mushrooms)	**4·9**	**1·—**	**5·9**
	Stany Zjedn. Am.	4·9	1·—	5·9
15/3	— **Korzenie** (spices)	**47·9**	**34·1**	**82·—**
	Anglja	2·8	4·1	6·9
	Ceylon	2·—	0·4	2·4
	Francja	1·5	0·2	1·7
	Holandja	9·4	14·8	24·2
	Indje Holenderskie	4·4	12·8	17·2
	Jawa	23·5	—	23·5
	Kuba	—	1·8	1·8
	Stany Zjedn. Am.	3.1	—	3·1
	Włochy	1·2	—	1·2

poz. tar. cel.		*Luty* ((February)	*Styczeń* (January)	*Od początku roku* (January-February)
18/1	— **Kawa** (coffee)	**3.877·9**	**271·—**	**4.148·9**
	Afryka Brytyjska	—	—	—
	Anglja	36·2	25·3	61·5
	Belgja	15·1	3·3	18·4
	Brazylja	3.750·8	92·1	3.842·9
	Costa Rica	—	9·1	9·1
	Francja	0·1	0·8	0·9
	Guatemala	5·9	36·3	42·2
	Hawaj	0·6	1·4	2·—
	Holandja	4·—	14·2	18·2
	Indje Holenderskie	35·7	62·—	97·7
	Kolumbja	6·3	11·7	18·—
	Meksyk	9·8	0·3	10·1
	Nicaragua	—	0·6	0·6
	Stany Zjedn. Am.	10·5	9·3	19·8
	Venezuela	0·9	3·3	4·2
	Włochy	2·—	1·3	3·3
19/1	— **Kakao (w ziarnkach)** (cocoa)	**425·8**	**1.083·1**	**1.508·9**
	Afryka Brytyjska	252·6	778·3	1.030·9
	Anglja	21·2	4·3	25·5
	Brazylja	14·—	—	14·—
	Francja	29·6	17·6	47·2
	Holandja	64·8	172·9	237·7
	Jawa	6·8	—	6·8
	Kolon. Holenderskie	26·5	80·8	107·3
	Portugalja	—	8·5	8·5
	Stany Zjedn. Am.	10·3	20·7	31·—
20/1	— **Herbata** (tea)	**83·3**	**82·5**	**165·8**
	Anglja	59·4	73·1	132·5
	Cejlon	2·4	—	2·4
	Chiny	—	1·7	1·7
	Egipt	—	0.1	0·1
	Francja	—	0·2	0·2
	Holandja	8·4	1·3	9·7
	Indje Brytyjskie	13·1	5·9	19·—
	Jawa	—	0·2	0·2
21/1	— **Tytoń** (tobacco)	**246·—**	**1.722·9**	**1.968·9**
	Anglja	118·1	146·7	264·8
	Holandja	0·6	41·5	42·1
	Stany Zjedn. Am.	101·3	373·—	474·3
	Włochy	26·—	1.161·7	1.187·7
21/6	— **Papierosy** (cigarettes)	**0·1**	**0·2**	**0·3**
	Egipt	—	0·2	0·2
	Niemcy	0·1	—	0·1
24/2	— **Konserwy owocowe** (preserved fruits)	**6·—**	**40·1**	**46·1**
	Anglja	0·1	10·—	10·1
	Estonja	—	2·4	2·4
	Hiszpanja	—	2·2	2·2
	Holandja	—	23·—	23·—
	Stany Zjedn. Am.	5·9	2·—	7·9
	Włochy	—	0·5	0·5
24/7 a	— **Mleko skondensowane** (condensed milk)	**—**	**5·9**	**5·9**
	Belgja	—	5·2	5·2
	Holandja	—	0·7	0·7
26/1	— **Chmiel** (kop)	**—**	**0·7**	**0·7**
	Anglja	—	0·7	0·7
27/1	— **Napoje alkoholowe prócz wina** (alcohols, wine excepted)	**4·4**	**89·9**	**94·3**
	Anglja	0·8	0·9	1·7
	Belgja	—	1·6	1·6
	Danja	—	2·—	2·—
	Finlandja	—	21·1	21·1
	Francja	3·2	2·6	5·8
	Gdańsk	—	59.7	59·7
	Holandja	0·3	1·—	1·3
	Jamajka	—	0·1	0·1
	Niemcy	0·1	0·9	1·—
28/1	— **Wina** (wine)	**1·2**	**3·3**	**4·5**
	Anglja	—	0·1	0·1
	Danja	—	1·9	1·6
	Francja	—	1·2	1·2
	Niemcy	—	0·1	0·1
	Portugalja	0·1	—	0·1
	Włochy	1·1	—	1·1

poz. tar. cel.			*Luty* (February)	*Styczeń* 1933 (January)	*Od początku roku* (January-February)
35/1	— **Sery** (cheese)		0·2	7·2	7·4
		Holandja	0·2	1·1	1·3
		Kolon. Holenderskie	—	6·1	6·1
35/5	— **Kazeina** (caseine)		15·—	—	15·—
		Argentyna	15·—	—	15·—
36/-	— **Masło** (butter)		—	0·4	0·4
		Danja	—	0·4	0·4
37/2	— **Ryby** (fishes)		10·8	5·6	16·4
		Belgja	1·—	—	1·—
		Francja	5·5	5·6	11·1
		Holandja	0·2	—	0·2
		Niemcy	0·1	—	0·1
		Portugalja	3·9	—	3·9
		Włochy	0·1	—	0·1
37/4 a	— **Śledzie** (herrings)		1.384·3	1.509·1	2.893·4
		Anglja	237·—	—	237·—
		Holandja	176·—	318·—	494·—
		Norwegja	971·—	1.176·1	2.147·4
		Szwecja	—	15·—	15·—
39/2	— **Makuchy** (oil cuhes)		120·—	100·—	220·—
		Danja	120·—	100·—	220·—
39/2	— **Mączka rybna** (flour of fishes		35·—	—	35·—
		Norwegja	35·—	—	35·—

II. — Produkty zwierzęce, fosforyty

(animal products, phosphates) w tem m. in.:

poz. tar. cel.			*Luty* (February)	*Styczeń* 1933 (January)	*Od początku roku* (January-February)
	II. — Produkty zwierzęce, fosforyty		10.608·2	5.677·3	16.285·5
41/2	— **Fosforyty** (phosphates)		6.817·—	1.000·—	7.817·—
		Francja	—	1.000·—	1.000·—
		Marokko	1.016·—	—	1.016·—
		Niemcy	165·—	—	165·—
		Stany Zjedn. Am.	105·—	—	105·—
		Tunis	5.531·—	—	5.531·—
41/2	— **Żużle Thomasa** (Thomas slag)		2.900·—	2.900·—	5.800·—
		Belgja	2.900·—	2.900·—	5.800·—
43	— **Klej** (glue)		4·9	—	4·9
		Anglja	1·—	—	1·—
		Indje	3·9	—	3·9
44/1	— **Jelita** (casings)		4·8	50·7	55·5
		Argentyna	—	4·2	4·2
		Belgja	—	10·—	10·—
		Danja	—	3·2	3·2
		Indje	—	0·3	0·3
		Niemcy	1·2	33·—	34·2
		Stany Zjedn. Am.	3·6	—	3·6
51/1 a	— **Tłuszcze zwierzęce surowe** (row fats)		475·7	190·4	666·1
		Anglja	172·2	15·1	187·3
		Argentyna	65·5	71·—	136·5
		Belgja	18·2	—	18·2
		Danja	131·5	43·8	175·3
		Holandja	76·5	18·3	94·8
		Niemcy	—	36·2	36·2
		Stany Zjedn. Am.	11·8	—	11·8
		Szwecja	—	6·—	6·—
51/3	— **Tran** (whale-oil)		4·4	121·—	125·4
		Argentyna	4·2	—	4·2
		Niemcy	—	6·4	6·4
		Norwegja	0·2	114·6	114·8
51/5	— **Stearyna** (stearine)		1·1	0·1	1·2
		Holandja	—	0.1	0·1
		Niemcy	1·1	—	1·1

poz. tar. cel.		*Luty* (February)	*Styczeń* (January)	*Od początku roku* (January-February)
55/1	— **Skóry** (hides and skins)	388·7	415·1	1.803·8
	Anglja	2·6	7·7	10·3
	Argentyna	91·—	385·9	476·9
	Australja	—	14·—	14·—
	Belgja	65·3	39·2	104·5
	Brazylja	31·5	—	31·5
	Chile	24·9	—	24·9
	Danja	28·6	10·1	38·7
	Estonja	—	9·3	9·3
	Francja	—	21·7	21·7
	Holandja	35·6	42·4	78·—
	Niemcy	96·3	860·8	957·1
	Norwegja	—	14·8	14·8
	Stany Zjedn. Am.	12·9	9·2	22·1
56/1-8	— **Futra** (furs)	0·7	—	0·7
	Stany Zjedn. Am.	0·7	—	0·7
57/4-6	— **Wyroby skórzane** (leather goods)	10·9	—	10·9
	Anglja	0·3	—	0·3
	Estonja	10·9	—	10·6
III.	**— Materjały i wyroby drzewne** (timber & wood ware) w tem m. in.:	**2.136·—**	**7.328·9**	**9.464·9**
58/4 a, b	— **Kora drzewa korkowego** (corkwoodbark)	21·4	13·3	34·7
	Hiszpanja	0·6	—	0·6
	Portugalja	20·8	0·7	21·5
	Włochy	—	12·6	12·6
61	— **Wyroby z drzewa** (wood products)	7·2	34·6	41·8
	Anglja	0·3	5·5	5·8
	Danja	0·1	0·1	0·2
	Finlandja	3·4	1·7	5·1
	Holandja	—	27·3	27·3
	Palestyna	3·—	—	3·—
	Stany Zjedn. Am.	0·4	—	0·4
62/1	— **Słoma** (straw)	4·6	15·—	19·6
	Anglja	0·7	—	0·7
	Holandja	3·—	15·—	18·—
	Indje Holenderskie	0·9	—	0·9
62/2	— **Trawa morska** (sea grass)	—	1·1	1·1
	Anglja	—	0·3	0·3
	Holandja	—	0·8	0·8
62/4	— **Nasiona** (seeds various)	0·5	—	0·5
	Anglja	0·2	—	0·2
	Danja	0·2	—	0·2
	Holandja	0·1	—	0·1
62/5 c,d,e,f— 62/15	**Nasiona oleiste różne** (various oil seeds)	2.033·9	7.259·9	9.293·8
	Afryka	—	4.207·8	4·207·8
	Argentyna	1.406·3	1.309·4	2·715·7
	Danja	—	2·4	2·4
	Egipt	—	25·—	25·—
	Holandja	221·5	823·—	1.044·5
	Indje Brytyjskie	263·5	114·3	377·8
	Indje Holenderskie	142·6	676·1	818·7
	Niemcy	—	101·9	101·9
62/8	— **Pestki drzew owocowych** (fruit stones)	68·4	5·—	73·4
	Anglja	10·—	—	10·—
	Francja	3·9	—	3·9
	Hiszpanja	1·5	—	1.5
	Holandja	—	0·5	0·5
	Stany Zjedn. Am.	53·—	4·5	57·5
IV.	**— Materjały budowlane i wyroby ceramiczne** (building materials & ceramic products) w tem m. in.:	**66·4**	**32·—**	**98·4**
65/1	— **Glinki** (clay)	46·6	46·6	46·6
	Anglja	30·9	30·9	30·9
	Belgja	15·7	15·7	15·7
65/6	— **Cement** (cement)	—	0·7	0·7
	Anglja	—	0·7	0·7
69/1—3	— **Azbest** (asbestos)	0·3	—	0·3
	Anglja	0·3	—	0·3

poz. tar. cel.		*Luty* (February)		*Styczeń* (January)		*Od początku roku* (January-February)	
71	— **Materjały szlifierskie** (grinding materials)		1·2		1·1		2·3
	Anglja	0·4		—		0·4	
	Francja	—		0·8		0·8	
	Norwegja	—		0·1		0·1	
	Szwecja	0·8		0·2		1·—	
73/1—5	— **Wyroby ceramiczne** (ceramic wares)		17·8		7·5		25·3
	Anglja	4·9		—		4·9	
	Belgja	3·—		—		3·—	
	Finlandja	9·9		7·5		17·4	
77/6—8	**Szkło i wyroby** (glass wares)		0·5		22·7		23·2
	Anglja	0·5		—		0·5	
	Belgja	—		21·9		21·9	
	Finlandja	—		0·8		0·8	

V. — Paliwa, asfalt, smoły i produkty z nich

(fuel & products)
w tem m. in.:

	V. — Paliwa, asfalt, smoły i produkty z nich		135·9		1463·6		1.599·5
81	— **Oleje** (oils)		33·4		24·5		57·9
	Anglja	31·1		0·2		31·3	
	Belgja	0·6		8·4		9·—	
	Danja	—		0·2		0·2	
	Holandja	0·1		7·7		7·8	
	Jawa	—		0·6		0·6	
	Kolumbja	—		0·2		0·2	
	Niemcy	1·6		1·3		2·9	
	Palestyna	—		5·9		5·9	
82/1	— **Żywica** (resin)		43·8		86·6		130·4
	Francja	10·9		46·—		56·9	
	Niemcy	32·9		29·2		62·1	
	Stany Zjedn. Am.	—		11·4		11·4	
84/2	— **Smoła** (goudron)		2·6		10·4		13·—
	Anglja	2·6		—		2·6	
	Niemcy	—		10·4		10·4	
85/1	— **Smary** (lubricating oils)		14·3		14·2		28·5
	Anglja	1·3		—		1·3	
	Belgja	—		0·1		0·1	
	Holandja	3·4		—		3·4	
	Stany Zjedn. Am.	9·6		14·1		23·7	
85/1	— **Benzyna** (bencine)		—		5·—		5·—
	Finlandja	—		5·—		5·—	
86/1-3	— **Terpentyna** (terpentine)		3·—		—		3·—
	Stany Zjedn. Am.	3·—		—		3·—	
87/2	— **Kauczuk** (rubber)		19·6		1.319·—		1.338·6
	Afryka	0·5		—		0·5	
	Anglja	—		0·5		0·5	
	Bryt. Malacca	—		2·2		2·2	
	Holandja	3·9		—		3·9	
	Indje	4·7		294·—		298·7	
	Niemcy	10·5		1.006·8		1.017·3	
	Stany Zjedn. Am.	—		15·5		15·5	
88/1—6	— **Wyroby gumowe** (rubber goods)		19·2		3·9		23·1
	Anglja	1·7		0·3		2·—	
	Finlandja	—		2·6		2·6	
	Holandja	1·3		1·—		2·3	
	Stany Zjedn. Am.	16·2		—		16·2	

VI. — Materjały i przetwory chemiczne

(chemicals)
w tem m. in.:

	VI. — Materjały i przetwory chemiczne		981·2		1.219·2		2.200·4
91/1	— **Siarka** (sulphur)		—		20·—		20·—
	Hiszpanja	—		20·—		20·—	

poz. tar. cel.		Luty (February)	Styczeń (January)	Od początku roku (January-February)
112	— **Przetwory chemiczne** (chemicals)	1·7	29·7	31·4
	Anglja	0·7	2·9	3·6
	Francja	—	16·—	16·—
	Holandja	0·2	0·2	0·4
	Niemcy	—	0·5	0·5
	Norwegja	—	10·1	10·1
	Stany Zjedn. Am. . .	0·2	—	0·2
	Włochy	0·6	—	0·6
117	— **Tłuszcze i oleje roślinne** (vegetable oils et fats)	49·2	2·3	51·5
	Anglja	—	0·2	0·2
	Belgja	0·4	—	0·4
	Holandja	41·5	—	41·5
	Kolon. Holenderskie .	1·—	—	1·—
	Niemcy	—	2·1	2·1
	Palestyna	5·1	—	5·1
	Stany Zjedn. Am. . .	1·2	—	1·2
119—120	— **Artykuły kosmetyczne** (cosmetic)	0·2	0·1	0·3
	Anglja	0·2	—	0·2
	Palestyna	—	0·1	0·1
124/2	— **Garbniki** (tanning extracts)	812·9	1.104·2	1.917·1
	Argentyna	720·7	536.6	1.257·3
	Brazylja	—	25·—	25·—
	Niemcy	92·2	542·6	634·8
125/2	— **Glinka farbiarska** (clay)	56·—	—	56·—
	Niemcy	56·—	—	56·—
137/1	— **Farby** (colours)	61·2	62·9	124·1
	Anglja	1·3	0·9	2·2
	Belgja	—	1·1	1·1
	Danja	0·1	0·4	0·5
	Niemcy	—	0·1	0·1
	Stany Zjedn. Am. . .	59·8	60·4	120·2

VII. — Rudy, metale i wyroby z metali

(ores, metals & metal products)
w tem m. in.:

poz. tar. cel.		Luty (February)	Styczeń (January)	Od początku roku (January-February)
VII.	— **Rudy, metale i wyroby z metali**	16.107·—	13.744·8	29.851·8
138/1	— **Ruda żel.** (iron ores).	—	1.718·2	1.718·2
	Niemcy	—	3·2	3·2
	Szwecja	—	1·715.—	1·715·—
138/2	— **Piryty** (pirits)	1.615·—	—	1.615·—
	Szwecja	1.615·—	—	1.615·—
142/1—3	— **Żelastwo (złom)** (scrap iron)	14.181·8	11.779·8	25.961·6
	Anglja	7.067·8	3.134·5	10·202·3
	Danja	4·906·—	3.864·3	8.770·3
	Estonja	412·1	426·1	838·2
	Francja	690·3	1.016·—	1.706·3
	Holandja	27·8	—	27·8
	Litwa	—	211·—	211·—
	Niemcy	296·2	—	296·2
	Norwegja	625·—	2.976·6	3.601·6
	Szwecja	156·6	151·3	307·9
143/1 a	— **Miedź** (copper)	122·—	64·2	186·2
	Anglja	—	15·4	15·4
	Belgja	15·3	18·3	33·6
	Niemcy	106·7	15·2	121·9
	Stany Zjedn. Am. . .	—	15·3	15·3
144/1	— **Cyna** (tin)	1·1	—	1·1
	Niemcy	1·1	—	1·1
148/1 a	— **Metale (różne)** (various metals)	87·1	63·2	150·3
	Anglja	10·8	33·3	44·1
	Belgja	—	0·2	0·2
	Holandja	5·1	—	5·1
	Indje Holenderskie . .	—	29·3	29·3
	Norwegja	20·4	—	20·4
	Stany Zjedn. Am. . .	50·8	—	50·8
	Szwecja	—	0·4	0·4

poz. tar. cel.		Luty (February)	Styczeń (January)	Od początku roku (January-February)
153/1—10 —	**Wyroby żelazne i stalowe** . . . . (iron & steel products)	19·4	66·—	85·4
	Anglja	6·7	12·4	19·1
	Estonja	—	49·3	49·3
	Finlandja	2·—	—	2·—
	Holandja	0·1	—	0·1
	Stany Zjedn. Am. . .	10·5	4·3	14·8
	Szwecja	0·1	—	0·1
156/11 —	**Materjały i przewody elektryczne** . . . . . (electric products)	36·4	17.4	53·8
	Anglja	30·8	17·4	48·2
	Stany Zjedn. Am. . .	5·6	—	5·6
167/1—50 —	**Maszyny, aparaty oraz ich części** (machinery)	14·8	30·5	45·3
	Anglja	3·7	14·8	18·5
	Brazylja	0·9	—	0·9
	Danja	0·3	—	0·3
	Estonja	0·1	—	0·1
	Holandja	—	0·1	0·1
	Stany Zjedn. Am. . .	9·5	11·8	21·3
	Szwecja	0·3	3·8	4·1
169/9 —	**Maszyny do pisania, rachowania i części** . . (typewriters & parts)	2·1	0·9	3·—
	Stany Zjedn. Am. . .	2·1	0·9	2·—
	Szwecja	—	0·1	0·1
169/11 —	**Aparaty fotograficzne, filmy i płyty** . . . . (photographical apparatus)	3·—	—	3·
	Anglja	0·4	—	0·4
	Stany Zjedn. Am. . .	2·6	—	2·6
173/8—13 —	**Samochody, motocykle oraz ich części** . . . . (motor cars & parts)	24·3	4·6	28·9
	Anglja	1·—	1·2	2·2
	Stany Zjedn. Am. . .	23·3	3·4	26·7

VIII. — Papier, wyroby z papieru i wytwory sztuki drukarskiej — 1.312·2 — 1.397·3 — 2.709·5

(paper & paper wares)

w tem m. in.:

poz. tar. cel.		Luty (February)	Styczeń (January)	Od początku roku (January-February)
176/1 —	**Szmaty** (rags)	33·9	40·3	74·2
	Anglja	—	11·2	11·2
	Holandja	—	2·3	2·3
	Niemcy	0·3	—	0·3
	Stany Zjedn. Am. . .	33·6	16·8	50·4
	Szwecja	—	10·—	10·—
176/2 —	**Masa drzewna (celuloza)** (cellulose)	727·1	805·5	1.532·6
	Anglja	2·—	—	2·—
	Finlandja	298·5	339·4	637·0
	Stany Zjedn. Am. . .	—	200·8	200·8
	Szwecja	426·6	265·3	691·9
177/4—6 —	**Papier i odcinki papierowe** (paper).	546·7	549·9	1.096·6
	Anglja	—	0·2	0·2
	Belgja	6·9	2·8	9·7
	Estonja	19·4	14·4	33·8
	Finlandja	508·9	490·2	999·1
	Francja	0·1	—	0·1
	Holandja	—	—	—
	Norwegja	—	32·3	32·3
	Stany Zjedn. Am. . .	11·4	10·—	21·4
178/1—4 —	**Książki i broszury** (books)	4·5	1·6	6·1
	Anglja	0·3	0·1	0·4
	Argentyna	—	0·1	0·1
	Egipt	3·1	—	3·1
	Finlandja	—	0·1	0·1
	Francja	—	0·1	0·1
	Holandja	—	0·1	0·1
	Stany Zjedn. Am. . .	1·1	1·—	2·1
	Szwecja	—	0·1	0·1

poz. tar. cel.		*Luty* (February)	*Styczeń* (January)	*Od początku roku* (January-February)
IX.	**— Materjały i wyroby włókniste** (textiles & textile products) w tem m. in:.	**6.709·8**	**7.244·8**	**13.954·6**
179/1	— **Bawełna** (cotton)	**5·033·—**	**5.582·2**	**10.615·2**
	Afryka	88·7	—	88·7
	Anglja	118·2	129·—	247·2
	Belgja	—	199·5	199·5
	Danja	—	0·5	0·5
	Chiny	—	32·4	32·4
	Egipt	64·9	76·1	141·—
	Indje Brytyjskie . . .	62·8	87·2	150·—
	Indje Holenderskie . .	47·6	—	47·6
	Niemcy	21·5	93·7	115·2
	Palestyna	—	93·4	93·4
	Peru	20·1	—	20·1
	Stany Zjedn. Am. . .	4.609·2	4.870·4	9.479·6
179/2	— **Juta** (jute)	**655·3**	**993·1**	**1.648·4**
	Afryka	90·—	—	90·—
	Anglja	—	80·7	80·7
	Holandja	315·2	376·4	691·6
	Indje Brytyjskie . . .	249·4	135·—	384·4
	Indje Holenderskie . .	—	292·6	292·6
	Niemcy	0·7	108·4	109·1
179/3	— **Len i konopie** (flax and hemp)	**36·3**	**61·4**	**97·7**
	Afryka	2·5	—	2·5
	Anglja	12·2	53·4	65·6
	Holandja	—	6.9	6·9
	Jawa	10·1	—	10·1
	Kolonje Holenderskie .	2·8	—	2·8
	Niemcy	8·7	1·1	9·8
179/3	— **Sizal** (sisal)	**30·2**	**25·8**	**56·—**
	Afryka	1·5	—	1·5
	Anglja	21·2	14·3	35·5
	Holandja	—	2·5	2·5
	Indje Holenderskie . .	0·2	—	0·2
	Jawa	5·—	0·8	5·8
	Niemcy	2·3	6·2	8·5
	Stany Zjedn. Am. . .	—	2·—	2·—
181/1	— **Wełna** (wool)	**918·8**	**561·2**	**1.480·—**
	Afryka	93·3	—	93·3
	Anglja	275·2	165·7	440·9
	Argentyna	46·1	25·9	72·—
	Australja	316·3	179·6	495·9
	Belgja	87·9	22·2	110·1
	Danja	6·3	12·6	18·9
	Egipt	—	10·2	10·2
	Indje Brytyjskie . . .	—	9·5	9·5
	Niemcy	6·3	77·8	79·1
	Stany Zjedn. Am. . .	—	57·7	57·7
	Holandja	92·4	—	92·4
181/1	— **Sierść zwierzęca** (hair)	**—**	**5·3**	**5·3**
	Anglja	—	0·3	0·3
	Holandja	—	5·—	5·—
182/3	— **Odpadki bawełniane**	**15·8**	**—**	**15·8**
	Anglja	15·8	—	15·8
183/1	— **Przędza bawełniana** (cotton yarn)	**8·6**	**6·3**	**14·9**
	Anglja	5·9	6·3	12·2
	Finlandja	2·7	—	2·7
185	— **Przędza wełniana** (wool yarn)	**1·—**	**8·3**	**9·3**
	Anglja	0·9	8·3	9·2
	Belgja	0·1	—	0·1
187—189	— **Tkaniny** (textiles)	**1·2**	**1·1**	**2·3**
	Anglja	0·9	1·1	2·—
	Belgja	0·3	—	0·3
190	— **Sznury** (ropes)	**9·6**	**0·1**	**9·7**
	Anglja	1·7	0·1	1·8
	Holandja	0·3	—	0·3
	Stany Zjedn. Am. . .	7·6	—	7·6
X.	**— Towary różne, oddzielnie niewymienione** (various)	**3·4**	**11·5**	**14·9**
	Anglja	0·1	1·5	1·6
	Belgja	—	0·9	0·9
	Danja	—	0·3	0·3
	Finlandja	3·1	—	3·1
	Francja	—	0·2	0·2
	Holandja	0·1	0·3	0·4
	Niemcy	0·1	3·1	3·2
	Norwegja	—	5·1	5·1
	Palestyna	—	0·1	0·1

B — Wywóz
(exports)

		Luty (February)	*Styczeń* (January)	*Od początku roku* (January-February)
Cały wywóz		357.923·7	368.383·2	726.306·9
I. — Produkty spożywcze i zwierzęta (foodstuffs & live animals) w tem m. in.:		10.065·7	12.969·7	23.035·4
poz. tar. cel.				
2/1	— **Ryż wyłuszczony** (husked rice)	24·8	3.5	28·3
	Palestyna	—	3·5	3·5
	Szwecja	24·8	—	24·8
2/3 c	— **Kasza** (grits)	15·—	25·—	40·—
	Norwegja	—	10·—	10·—
	Stany Zjedn. Am.	15·—	15.—	30·—
3/1	— **Mąka** (flour)	6·7	—	6·7
	Palestyna	6·7	—	6·7
3/1 c	— **Mąka ryżowa** (rice flour)	12.5	340·1	352·6
	Anglja	—	—	12·5
	Niemcy	12·5	340·1	340·1
3/3	— **Słód** (malt)	—	0·4	0·4
	Anglja	—	0·4	0·4
5/1 b, e	— **Warzywa** (vegetables)	43·2	10·5	53·7
	Anglja	—	5·—	5·—
	Norwegja	19·2	—	24·7
	Stany Zjedn. Am.	24·—	5·5	24·—
6/3	— **Owoce świeże** (fresh fruits)	69·6	6·—	75·6
	Danja	14·9	2·1	17·—
	v. Gdańsk	—	3·9	3·9
	Niemcy	54·7	—	54·7
12/1-2	— **Orzechy i migdały** (nuts & almonds)	—	3.7	3·7
	Holandja	—	3·7	3·7
14/1	— **Grzyby suszone** (dried mushrooms)	1.—	0·1	1·1
	Stany Zjedn. Am.	1·—	0·1	1·1
18/1	— **Kawa** (coffee)	—	0·3	0·3
	Holandja	—	0·3	0·3
19/1	— **Kakao** (cocoa)	133·6	78·7	212·3
	Danja	—	78·7	78·7
	Estonja	1·2	—	1·2
	via Gdańsk	131.4	—	131·4
	Holandja	1·—	—	1·—
20/1	— **Herbata** (tea)	0·3	1·7	2·—
	v. Gdańsk	—	1·7	1·7
	Holandja	0·3	—	0·3
21/1—5	— **Tytoń**	—	22·2	22·2
	Niemcy	—	22·2	22·2
22/1	— **Cukier** (sugar)	4.071·—	5.936·5	10.007·5
	Anglja	3.531·7	4.474·3	8.006·—
	Holandja	504·1	—	504·1
	Norwegja	35·2	—	35.2
	Szwecja	—	1.462·2	1·462·2
24	— **Konserwy owocowe** (preseroed fruits)	3·9	—	3·9
	Egipt	2·1	—	2·1
	Stany Zjedn. Am.	1·8	—	1·8
26/1	— **Chmiel** (hop)	22·9	23·3	46·2
	Belgja	—	11·—	11·—
	Holandja	16·—	12·3	28·3
	Niemcy	6·8	—	6·8
	Szwecja	0·1	—	0·1
27/1	— **Napoje alkoholowe prócz wina** (alcohols, wine excepted)	3·8	227.6	231·4
	Anglja	1·7	—	1·7
	Holandja	—	217·9	217·9
	Stany Zjedn. Am.	2.1	9.7	11·8

poz. tar. cel.		*Luty* (February)	*Styczeń* (January)	*Od początku roku* (January-February)
27/3	— **Spirytus** (spirits)	545·6	41·1	586·7
	Holandja	545·5	—	586·2
	Norwegja	—	40·7	0·4
	Stany Zjedn. Am.	0·1	0·4	0·1
28/1	**Wino** (wine)	2·1	—	2·1
	Stany Zjedn. Am.	2·1	—	2·1
34/2 a	— **Konserwy mięsne** (preserved meat)	1·5	—	1·5
	Stany Zjedn. Am.	1·5	—	1·5
34/4	— **Bekony** (bacon)	3.414·—	3.370·7	6.784·7
	Anglja	3.414·—	3.370·7	6.784·7
34/4	— **Wędliny (szynki)** (ham)	364·7	301·9	666·6
	Anglja	354·1	290·7	644·8
	Belgja	3·1	6·4	9·5
	Holandja	3·—	—	3·—
	Stany Zjedn. Am.	4·5	4·8	9·3
34/5	— **Ptactwo bite (drób)** (poultry)	13·2	64·7	77·9
	Anglja	13·2	64·7	77·9
35/1	— **Sery** (cheese)	—	0·3	0·3
	Stany Zjedn. Am.	—	0·3	0·3
36	— **Masło** (butter)	—	14·6	14·6
	Belgja	—	14·6	14·6
37/4	— **Śledzie** (herrings)	4·7	3·—	7·7
	Niemcy	4·6	3·—	7·6
	Stany Zjedn. Am.	0·1	—	0·1
39/1a	— **Jaja** (eggs)	27·7	59·3	87·—
	Anglja	27·7	59·3	87·—
39/2	— **Makuchy** (oil cakes)	1.271·5	2·434·5	3.706·—
	Danja	—	715·—	715·—
	Finlandja	—	80·—	80·—
	Niemcy	886·5	1.489·5	2·376·—
	Norwegja	385·—	150·—	535·—
39/4	— **Melasa** (molasses)	12·4	—	12·4
	Stany Zjedn. Am.	12·4	—	12·4

II. — Produkty zwierzęce i wyroby z nich — 285·8 — 320·9 — 606·7

(animal products)

w tem m. in.:

poz. tar. cel.		*Luty* (February)	*Styczeń* (January)	*Od początku roku* (January-February)
41/4	— **Mączka kostna** (bonny flour)	253·8	235·9	489·7
	Belgja	—	150·9	150·9
	Niemcy	228·5	85·—	313·5
	Stany Zjedn. Am.	25·3	—	25.3
44/1	— **Jelita** (casings)	2·5	—	2·2
	Danja	2·2	—	2·2
45/3	— **Szczecina** (bristle)	0·8	0·2	1·—
	Anglja	0·5	—	0·5
	Szwecja	0·3	0·2	0·5
51/1	— **Tłuszcze zwierzęce surowe** (row fats)	—	1·6	1·6
	Niemcy	—	1·6	1·6
55/1	— **Skóry** (skins and hides)	25·2	74·1	99·3
	Anglja	2.1	2·4	4·5
	Belgja	—	0·5	0·5
	Danja	—	1·9	1·9
	Francja	—	42·9	42·9
	Via Gdańsk	—	2·5	2·5
	Hiszpanja	—	0·1	0·1
	Holandja	—	17·1	17·1
	Stany Zjedn. Am.	23·1	6·7	29·8
57/4—6	— **Wyroby skórzane** (leather goods)	2.9	7·8	10·7
	Anglja	2·9	7·8	10·7

poz. tar. cel.		*Luty* (February)	*Styczeń* (January)	*Od początku roku* (January-February)
56/1-8	— Futra (furs)	0·9	1·3	2·2
	Anglja	0·6	1·3	1·9
	Marokko	0·3	—	0·3

III. — Materjały i wyroby drzewne

		6.216·—	15.862·2	22.078 2

(timber & wood ware)
w tem m. in.:

58/1 c	— **Deski i łaty** (boards)	3.874·3	13.188·—	17.062·3
	Afryka Bryt.	—	—	9.397·8
	Anglja	2.620·—	6.767·8	—
	Belgja	201·8	3.487·5	3.689·3
	Holandja	—	1·2	1·2
	Irlandja	—	1.822·1	1 822·1
	Marokko	774·5	730·—	1.504·5
	Palestyna	24·8	329·6	354·4
	Stany Zjedn. Am. . .	253·2	49·8	303·-
58/1 c	— **Bale i słupy telegraficzne** (telegraph-poles) . .	1.926·9	2.461·9	4.388·8
	Anglja	1·926·9	2.461·9	4.388·8
59/5	— **Klepki** (plywood)	237·8	25·—	262·8
	Holandja	33.—	25·—	58·
	Niemcy	204·7	—	204·7
	Stany Zjedn. Am. . .	0·1	—	0·1
61/1	— **Wyroby z drzewa** (wood products)	23·6	29·4	53·—
	Anglja	0·3	10·5	10·8
	Danja	0.8	4·9	5·7
	Egipt	0.8	1·7	2·5
	Grecja	1·2	—	1·2
	Holandja	—	12·3	12·3
	Palestyna	5·2	—	5·2
	Stany Zjedn. Am. . .	15·3	—	15·3
61/1 b	— **Dykty** (veneers)	1·6	5·6	7·2
	Egipt	—	5·6	5·6
	Holandja	1·6	—	1·6
61/2	— **Meble gięte** (bentwood furniture)	27·7	21·6	49·3
	Holandja	5·5	—	5·5
	Stany Zjedn. Am. . .	22·2	13·1	35·3
	Szwecja	—	8·5	8·5
62	— **Nasiona** (seeds)	104·1	109·4	213·5
	Belgja	50·2	50·—	100·2
	Danja	—	1·3	1·3
	Finlandja	0·1	—	0·1
	Francja	15·—	—	15·—
	Hiszpanja	—	20·1	20·1
	Holandja	10·—	—	10·—
	Marokko	25·—	—	25·—
	Niemcy	—	38·—	38·—
	Szwecja	3·8	—	3·8
62/8	— **Pestki drzew owocowych** (fruit stanes) . . .	0·5	—	0·5
	Holandja	0·5	—	0·5
64/1	— **Wyroby koszykarskie** (basket wares)	19·5	21·3	40·8
	Danja	—	7·7	7·7
	Holandja	—	12·—	12·—
	Norwegja	—	1·5	1·5
	Stany Zjedn. Am. . .	19·5	0·1	19·6

IV. — Materjały budowlane i wyroby ceramiczne

		5·3	71·1	76·4

(building materials & ceramic products)
w tem m. in.:

73/1—5	— **Wyroby ceramiczne** (ceramic wares)	4·7	68·5	73·2
	Belgja	0·6	—	0·6
	Egipt	4·1	3·5	7·6
	Estonja	—	2·8	2·8
	Norwegja	—	62·2	62·2
77/1	— **Wyroby szklane** (glass products)	0·6	2·6	3·2
	Anglja	—	0·1	0·1
	Estonja	—	2·5	2·5
	Szwecja	0·6	—	0·6

poz. tar. cel.		*Luty* (February)	*Styczeń* (January)	*Od początku roku* (January-February)
	V. — Paliwa, asfalt smoły i produkty z nich (fuel & products) w tem m. in.:	**333.609·6**	**337.236·—**	**670.845·8**
79/1	— **Węgiel kamienny** (coal)	319.532·7	322.645·—	642.177·7
	Algier	6.445·—	6·345·—	12.790·—
	Argentyna	—	6.700·—	6·700·—
	Belgja	18.540·—	4.840·—	23·380·—
	Danja	47.496·—	29.679·—	77·175·—
	Egipt	—	6.000·—	6.000·—
	Estonja	—	1.710·—	1.710·—
	Finlandja	2.650·—	12.595·—	15.245·—
	Francja	12.232·5	12.280·—	24·512·5
	Grecja	6.115·—	4.730·—	10·845·—
	Holandja	13.010·—	10.140·—	23·150·—
	Irlandja	34.407·8	24.107·—	58.514·8
	Islandja	—	3.380·—	3.380·—
	Łotwa	3.540·—	2.040·—	5·580·—
	Niemcy	200·—	500·—	700·—
	Norwegja	59.489·4	61.468·—	120.957·4
	Szwecja	100·692·—	130.611·—	231 303·—
	Włochy	14.715·—	5.520·—	20.235·—
79/1	— **Węgiel bunkrowy** (bunker coal)	11.714	13.421·—	25.135·—
79/1	— **Koks** (coke)	2.355·—	1.170·—	3.525·—
	Finlandja	—	200·—	200·—
	Francja	—	220·—	220·—
	Grecja	—	750·—	750·—
	Norwegja	305·—	—	305·—
	Szwecja	1.050·—	—	1·050·—
	Włochy	1.000·—	—	1·000·—
81	— **Oleje** (oils)	0·2	—	0·2
	Szwecja	0·2	—	0·2
88/1—6	— **Wyroby gumowe** (rubber goods)	7·7	—	7·7
	Egipt	2·6	—	2·6
	Danja	0·1	—	0·1
	Stany Zjedn. Am.	5·—	—	5·—
	VI. — Materjały i przetwory chemiczne (chemicals) w tem m. in.:	**4.921·7**	**57·9**	**4.979·6**
98/5	— **Nawozy azotowe** (nitrates)	4.786·8	—	4.786·8
	Hiszpanja	4·775·2	—	4.775·2
	Holandja	11·6	—	11·6
104/1 b	— **Chlorek wapnia** (chloride of calcium)	—	—	—
	Norwegja	—	—	—
105/2	— **Soda** (soda)	1·1	—	1·1
	Estonja	1·1	—	1·1
112	— **Przetwory chemiczne** (chemicals)	0·3	6·9	7·2
	Danja	0·3	—	0·3
	Francja	—	6·9	6·9
112/6	— **Węglik wapnia (karbid)** (carbid)	101·8	48·2	150·—
	Belgja	—	48·2	48·2
	Holandja	101·8	—	101·8
117	— **Tłuszcze i oleje roślinne** (vegetable oils and fats)	—	0·2	0·2
	Stany Zjedn. Am.	—	0·2	0·2
119—120	— **Artykuły kosmetyczne** (cosmetic)	0·1	2·5	2·6
	Stany Zjedn. Am.	0·1	2·5	2·6
131/2	— **Biel cynkowa** (zinc white)	31·6	—	31·6
	Danja	10·5	—	10·5
	Finlandja	21·1	—	21·1
132	— **Farby ołowiane** (lead dyes)	—	0·1	0·1
	Danja	—	0·1	0·1
	VII. — Rudy, metale i wyroby z metali (ores, metals & metal products) w tem m. in.:	**1.926·7**	**1.490·1**	**3.416·8**
138/1	— **Rudy żelazne** (i zouores)	—	29·7	29·7
	Belgja	—	29·7	29·7

poz. tar. cel.		*Luty* (February)		*Styczeń* (January)		*Od początku roku* (January-February)	
140/3	— **Szyny kolejowe** (rails)		1.028·6		—		1.028·6
	Holandja	1.028·6		—		1.028·6	
147/4	— **Cynk** (zinc)		761·2		1.325·8		2.087·—
	Anglja	78·9		15·8		94·7	
	Danja	6·—		54·7		60·7	
	Finlandja	2·1		—		2·1	
	Holandja	546·5		894·—		1440·5	
	Niemcy	24·2		33·6		57·8	
	Palestyna	2·—		—		2·—	
	Szwecja	—		282·—		282·—	
	Stany Zjedn. Am. . .	101·5		45·7		147·2	
147/5	— **Blacha cynkowa** (zinc sheets)		21·8		118·3		140·1
	Anglja	—		10·7		10·7	
	Danja	3·4		0·2		3·6	
	Niemcy	—		107·4		107·4	
	Norwegja	2·1		—		2·1	
	Szwecja	16·3		—		16·3	
[illegible]	— M[illegible]al[illegible] różn[illegible] (v[illegible]ious m[illegible]tals)		12·—		—		12·—
	Anglja	12·—		—		12·—	
1[illegible]0/6	— **Rury żeliwne** (iron pipes)		89·5		—		89·5
	Niemc	2·5		—		2·5	
	Norwegja	87·—		—		87·—	
153/1—10	— **Wyroby stalowe i żelazne** . . . . (iron et steel products)		6·3		5·4		11·7
	Danja	0·1		—		0·1	
	Estonja	0·3		0·4		0·7	
	Finlandja	4·8		—		4·8	
	Holandja	—		5·—		5·—	
	Norwegja	1·—		—		1·—	
	Palestyna	0·1		—		0·1	
157/1—50	— **Maszyny, aparaty i części** (machinery) . . .		7.3		10·9		18·2
	Anglja	—		0·9		0·9	
	Australja	—		6·4		6·4	
	Danja	—		2·—		2·—	
	Egipt	—		0·1		0·1	
	Niemcy	0·1		0·5		0·6	
	Stany Zjedn. Am. . .	7·2		1·—		8·2	

VIII. — Papier, wyroby z papieru i wytwory sztuki drukarskiej — 742·9 — 263·4 — 1.006·3

(paper & paper wares)
w tem m. in.:

176/2	— **Szmaty** (rags)		23·6		—		23·6
	Stany Zjedn. Am. . .	23·6		—		23·6	
177/2 c	— **Papa dachowa** (cardboard)		—		51·6		51·6
	Egipt	—		51·6		51·6	
177/4	— **Papier i obcinki papierowe** (paper)		710·8		203·4		914·2
	Egipt	710·8		203·4		914·2	
178/3	— **Książki i broszury** (books)		8·5		8·4		16·9
	Afryka	0·3		—		0·3	
	Anglja	3·8		1·1		4·9	
	Danja	0·1		—		0·1	
	Stany Zjedn. Am. . .	4·3		7·3		11·6	

IX. — Materjały i wyroby włókniste — 149·6 — 97·1 — 246·7

(textiles & textile products)
w tem m. in.:

179/1	— **Bawełna** (cotton)		1·9		27·—		28·9
	Anglja	—		0·1		0·1	
	Danja	0·4		—		0·4	
	Estonja	—		24·7		24·7	
	Francja	0·2		—		0·2	
	Niemcy	0·3		2·2		2·5	
	Szwecja	1·—		—		1·—	
183/1	— **Przędza bawełniana** (cotton yarn)		5.7		—		5·7
	Holandja	5·7		—		5·7	

poz. tar. cel.			*Luty* (February)	*Styczeń* (January)	*Od początku roku* (January-February)
185/5 c	— **Przędza sztucznego jedwabiu** (artificial silk yarn)		3·—	—	3·—
		Holandja	3·—	—	3·—
187—189	— **Tkaniny** (textiles)		139·—	68·6	207·6
		Anglja	122·7	48·7	171·4
		Belgja	2·—	—	2·—
		Danja	0·2	0·4	0·6
		Estonja	—	0·4	0·4
		Holandja	3·1	9·8	12·9
		Marokko	0·4	—	0·4
		Niemcy	8·1	8·9	17·—
		Palestyna	0·8	—	0·8
		Stany Zjedn. Am.	1·7	0·2	1·9
		Szwecja	—	0·2	0·2
190	— **Sznury** (ropes)		—	1.5	1·5
		Stany Zjedn. Am.	—	1·5	1·5

X. — Towary różne, oddzielnie niewymienione (various)	**0·4**	**14·8**	**15·2**
Anglja	0·1	12.4	12·5
Danja	—	0·3	0·3
Egipt	—	0·9	0·9
Finlandja	—	0·1	0·1
Holandja	0·2	0·8	1·—
Niemcy	—	0·1	0·1
Stany Zjedn. Am.	—	0·2	0·2
Szwecja	0·1	—	0·1

C. — Ogólny obrót towarowy zamorski
(total overseas traffic)

luty 1933	405.089·6
styczeń 1933	413.993·5
luty 1932	301.162·3
od początku roku 1933	819.083·1
od początku roku 1932	681.338·4

2.— Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem.
(coastal traffic, Danzig included)

poz. tar. cel.		*Luty* (February)	*Styczeń* (January)	*Od początku roku* (January-February)
Przywóz (imports)		—	22·2	22.2
181/1	— **Wełna** (wool)	—	—	22·2
Wywóz (exports)		420·1	—	420·1
19/1	— **Kakao** (cocoa)	91·7	—	91·7
51/3	— **Tran** (whale-oil)	4·2	—	4·2
62/15	— **Nasiona oleiste** (various oil seeds)	113·6	—	113·6
124/2	— **Garbniki** (tanning extracts)	210·6	—	210·6
PRZYWÓZ i WYWÓZ razem (total)		420·1	22.2	442·3

4 — Ogólny obrót towarowy

(general goods turnover)

luty	405.509·7
styczeń	414.015·7
luty 1932	301.162·3
od początku roku 1933	819.525·4
od początku roku 1932	681·577·1

IV. — RUCH PASAZERÓW

(passenger traffic)

Ruch zamorski

	PRZYJECHAŁO (passenger incoming)					WYJECHAŁO (passengers outgoing)				
	luty 1933				styczeń	luty 1933				styczeń
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem	Razem	I kl.	II kl.	III kl.	Razem	Razem
ANGLJA	—	—	—	—	27	7	3	4	14	28
Hull	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
Londyn	—	—	—	—	27	7	3	4	14	19
DANJA	—	1	—	1	2	—	1	—	1	—
Kopenhaga	—	1	—	1	2	—	—	—	—	—
Aarhus	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—
ESTONJA	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Tallin	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
FNLANDJA	5	—	—	5	—	1	—	—	1	—
Helsingfors	5	—	—	5	—	1	—	—	1	—
HOLANDJA	—	4	—	4	—	—	—	—	—	1
Rotterdam	—	4	—	4	—	—	—	—	—	1
via GDAŃSK	—	—	2	2	—	1	—	13	14	—
NORWEGJA	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—
Oslo	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—
STANY ZJEDN. AM.	3	—	115	118	—	46	27	141	214	261
New York	3	—	115	118	—	46	27	141	214	261
SZWECJA	—	—	—	—	6	—	—	—	—	4
Kalmar	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Karlskrona	—	—	—	—	3	—	—	—	—	4
Malmo	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Razem:	8	5	117	130	37	57	31	158	246	294

Inż. STANISŁAW ŁĘGOWSKI
Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni
Ředitel Mořského Uřadu v Gdyni

PORT W GDYNI — GDYŇSKÝ PŘÍSTAV

Konieczność gospodarcza Polski Niepodległej, w kierunku nawiązania ściślejszego kontaktu z innemi państwami świata w celu współpracy na niwie gospodarczej, zrodziła ideę wybudowania portu w Gdyni.

Budowę portu na małą skalę rozpoczęto niemal niezwłocznie po przejęciu Pomorza w r. 1920, mając na myśli rozszerzenie i rozbudowanie go w miarę potrzeby.

Intensywna praca sfer gospodarczych w celu zdobywania nowych rynków zbytu oraz nowych szlaków wymiany towarowej, przyczyniła się do przeobrażenia poprzedniego planu i nadania mu odrazu formy o szerokiej skali przez stworzenie wielkiego nowoczesnego portu, któryby stanowił naturalną bramę wypadową na arenę handlu światowego i jego rozgałęzionych stosunków.

Stworzenie planu wielkiego portu jak i nadzór nad jego wykonaniem powierzone zostało polskim inżynierom, a jedynie stronę wykonawczą tego dzieła przejęło „Konsorcjum Francusko-Polskie dla budowy portu w Gdyni", w skład którego weszło kilka firm cudzoziemskich w roli subkontrahentów.

Szybkość, z jaką wykonano poszczególne etapy budowy portu oraz stopniowa, lecz nader intensywna eksploatacja gotowych jego części, wprawiły w zdumienie wszystkie kraje skupiające dotychczas nici handlu zamorskiego i sprawujące kontrolę ekonomiczną na morzu.

Hospodářská nutnost samostatného Polska ke navazaní úží souvislosti z jinými světovy staty za účelem spolupráce na hospodárské nivě zrodila myšlenku vystavení přístavu u Gdyni.

Stavba přístavu v malým rozměře byla počatá okamžitě po přejití Pomorska v r. 1920, se zaměrem rozširiti a rozbudovati jého dle potřeby.

Intensivní prace hospodářských vrstev za účelem dobyti nových světových trhů zaroveň nových cest obratů zboží, přispěla se k přetvoření předešlého planu a nadaní jemu bez odkladu nové formy stvořením velkého novodobého přístavu, který stal by se přirozenou výpadní branou vedoucí na arenu mezinarodného obchodu a jeho rozvětvených styků.

Stvoření planu velkého přístavu zaroveň dozor nad jého vykonáním byly svěřeny polským inženýrům a jediňe výkonna čast toho díla zůstala přějita „Francouzsko-Polskou společností pro stavbu přístavu v Gdyni". V sklad této společnosti vešlo ňekolik cizozemských firem jako spolupracovniků.

Rychlost s jakou byly vykonané jednotlivé etapy stavby přístavu taktéž postupná nýbrž velmi intensivní exploatace hotových jeho častí, zarazila veškery země, které dosud skupily nitě zamořského obchodu a zpravovaly hospodářskou kontrolu na moři.

Vystavení prístavu v Gdyni jest největším výrazem životní síly Polska zaroveň velmi pestrym důkazem jeho hospodářských a expansivních schop-



Port w Gdyni. — Basen węglowy. Nabrzeże Szwedzkie.
Přístav v Gdyni. — Úhelný basén. Švedské nabřeží.

Wybudowanie portu w Gdyni stanowi największy pomnik żywotności polskiej oraz najbardziej jaskrawy dokument jej zdolności gosdodarczo-ekspansywnych w imię haseł pokojowej współpracy z zagranicą oraz zdobywania i utrwalania wartości materjalnych i duchowych.

Nadzieje Polski pokładane w nowym porcie nie zawiodły, bowiem, po 6-ciu letniem zaledwie istnieniu, port gdyński pod względem obrotów towarowych wysunął się na jedno z pierwszych miejsc nie tylko wśród portów na Bałtyku, lecz także wśród niektórych starych portów europejskich.

W r. 1932 mimo powszechnej fali depresji ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego wyniosły 5.244.490 ton, co pozwoliło Gdyni zdystansować takie nawet porty jak Brema, Leningrad i Kopenhaga, nie mówiąc już o Królewcu, Szczecinie, Rydze, Tallinnie, Stockholmie i innych, które wyprzedzone zostały już 2 lata temu.

Z portów europejskich dziś jedynie Londyn, Hamburg, Rotterdam, Antwerpja i Marsylja zdecydowanie wyprzedzają Gdynię pod względem obrotów.

Rozwój portu gdyńskiego za okres czasu od 1924 — 1932 r. dobitnie ilustruje poniższe zestawienie zamorskich obrotów towarowych w tonach:

Rok	Przywóz	Wywóz	Obrót ogólny
1924	981	9.186	10.167
1925	1.646	53.925	55.571
1926	310	404.251	4C4.561
1927	6 411	891.683	898.094
1928	122.712	1.765.058	1.957.770
1929	329.644	2.492.858	2.822 502
1930	504.117	3.121.631	3.625.748
1931	558.549	4.741.565	5.300.114
1932	432.888	4.761.400	5.194.288

W odniesieniu do towarów przeładowywanych w porcie gdyńskim najważniejszą rolę, w ostatnich zwłaszcza latach, odgrywaja:

a) w przywozie: bawełna, wełna i inne surowce włókiennicze, surowce oleiste, rudy i złom żelazny, ryż surowy, owoce południowe, kawa, herbata i kakao w ziarnach, guma surowa, kauczuk, papier i t. d.

b) w wywozie: węgiel, cynk, cukier, drzewo, produkty przemysłu rolnego jak bekony, wędliny, jaja, drób bity, spirytus, nawozy azotowe, szyny kolejowe, ryż polerowany i t. d.

Przechodząc do położenia portu gdyńskiego należy zaznaczyć, że jest ono korzystne tak pod względem komunikacji z zapleczem, jak też warunków nawigacyjnych w porcie i na redzie. Połączenie kolejowe via Gdańsk i nowootwarta magistrala węglowa Górny Śląsk—Gdynia w zupełności pozwalają na dostateczny kontakt portu z najważniejszemi ośrodkami krajowej produkcji jak również umożliwiają komunikację z dalszem jego zapleczem jak Czechosłowacja, Rumunja a nawet Węgry. Korzystny dostęp do portu ze strony morza pozwala na zawijanie doń wszystkich nawet największych statków, jakie wogóle mogą kursować po Bałtyku.

Obecnie port gdyński zajmuje obszar ca. 950 ha z czego na powierzchnię wodną przypada ca. 320 ha — resztę obszaru stanowi ląd zajęty przez poszczególne mola i place portowe.

Port dzieli się zasadniczo na port zewnętrzny i wewnętrzny. Port zewnętrzny, położony w kierunku południowym od awanportu, obejmuje 3 duże baseny: Węglowy, Południowy i Prezydenta o łącznej powierzchni wodnej ca. 81 ha. oraz 4 mola: Pasażerskie, Wędlowe, Rybackie i znajdujące

ností jmenem heslí vedoucích ke smírčí spolupráce z cizinou taktéž za účelem dobytí a upevnění hmotné a duševní hodnoty.

Naděje Polska pokládané v novým přístavě, nebyly zavedený, neboť po uplynutí sotva 6-ti let gdyňsky přístav, pokud se tyče obratu zboží, zajel jedno z prvních míst ne jen mezi přístavy Baltu, ale také mezi některé stare přístavy evropské.

V r. 1932 mimo všeobecné krize celkové obraty zboží gdyňským přístavem vynašely 5.244.490 tun, vysledkem toho Gdynia převyšila ano i také přístavy jak Brema, Leninhrad a Kodaň nemluve již o Kralovcu, Štětíně, Rize, Tallinu, Stockholmu a jiných, které zůstaly předstiženy již 2 leta nazpět.

S evropských přístavů dnes pouze Londyn, Hamburg, Roterdam, Antwerpje a Marsylje rozhodně předstihají Gdyňu hledě obratům zboží.

Vývoj gdyňského přístavu za období od 1924 - 1932 r. padně ukazuje tato tabulka s zamořskými obraty zboží v tunach:

Rok	Dovoz	Vývoz	Celkóvy obrat
1924	981	9.186	10.167
1925	1.646	53.925	55.571
1926	310	404.251	404.561
1927	6.411	891.683	898.094
1928	192.712	1.765.058	1.957.770
1929	329.644	2.492.858	2.822.502
1030	504.117	3.121.631	3.625.748
1931	558.549	4.741.565	5.300.114
1932	432.888	4.761.400	5.194.288

Ať jde o zboží překládaná gdyňským přístavem nejpřislušnější role zvlašť v posledních letech hrají:

a) V dovozu: bavlna, vlna i jiné vlaknité suroviny, suroviny olejnate, rudy a zlomky železne, rýže surová, ovoce jižní, kava, čaj a kakao v zrnech, guma surova, kaučuk, papír a t. d.

b) v vývozu: uhlí, zinek, cukr, dříví,vyroby rolního průmyslu jako to bekony, masařské výroby, vejce, drůbež, lih, hnojiva amonné, železniční koleje rýže luskana.

Pokud se tyče polohy gdyňského přístavu nutno zdůrazniti, že jest ona příznivá či to v dopravě z zaplečím či zaroveň v podmínkach plavby v pristavě a na rejdě. Zeleznični spojeni via Gdańsk a novootevřená uhelní magistrale Horni-Slezsko-Gdynia uplně dovolovají miti dostatečnou souvislost mezi přístavem a velmi přislušnými vnitřky produkce domacího původu jaktež umožni dopravu s dalším jého zaplečím jak Československo, Rumunsko, a konečně i Uhersko. Příznivý přistup k přístavu od mosřké strany dovoluje k němu zavijeti veškerym ano i největším lodím, které smí kursovati po Baltu vůbec.

Nyní gdyňský přístav zajima prostor okolo 950 ha z čeho na vodní plochu připada ok. 320 ha — zbytek oblasti zajima pevnina zajíta jednotlivými moly a přístavní prostranství.

Přistav děli se zasadně na přístav vnější a vnitřní. Prístav vnější jest položen ve směru jižním od avantportu a zajima 3 velké baseny: Uhelný, Jižní a Presidenta o celkové vodní ploše ok, 81 ha zaroveň 4 mola: Pasažerské, Uhelné, Rybní a nachazející se ještě ve stavbě molo o representacím rázu o lučni pevninové ploše ok. 44 ha. Přístav vnitřní tahne se ve směru severo-zapadním od avantportu dle osy Přístavního Kanalu. Takož jak vnější přístav byl vystavěn na vodě zacpaním


PORT GDYNIA
THE PORT OF GDYNIA
KANAŁ PRZEMYSŁOWY
INDUSTRIAL CANAL
KANAŁ PORTOWY
PORT CANAL
Fot. F. Raulin

się w budowie molo o charakterze reprezentacyjnym o łącznej powierzchni lądowej ca. 44 ha. Port wewnętrzny ciągnie się w kierunku północno-zachodnim od awanportu po osi kanału portowego. Tak jak port zewnętrzny został wybudowany na wodzie przez zarefulowanie miejsc przeznaczonych na mola a odpowiednie pogłębienie miejsc stanowiących baseny, to przeciwnie port wewnętrzny skonstruowany został na lądzie przez wybagrowanie w planie przewidzianych basenow.

Ogólna powierzchnia basenów gotowych w porcie wewnętrznym wynosi ca. 43 ha, z czego przypada na basen Marsz. J. Piłsudskiego — ca 27 ha i na basen Min. E. Kwiatkowskiego ca 16 ha.

Poszczególne nabrzeża tak portu zewnętrznego jak i wewnętrznego wyposażone zostały w różnego typu urządzenia przeładunkowe, zmontowane wg. najnowszych wymogów techniki, zależnie od przeznaczenia danego nabrzeża i rodzaju przeładowywanych na niem towarów.

Ogólna ilość dźwigów w porcie wynosi liczbę 51 i obejmuje ona urządzenia przeładunkowe tak państwowe jak i prywatne.

Dla składowania towarów przeznaczonych na eksport czy też importowanych drogą wodną, wybudowany został cały szereg magazynów pg. najnowszych wzorów przy uwzględnieniu ich przeznaczenia i momentu rentowności.

Ogólna powierzchnia użytkowa wszystkich urządzeń magazynowych w porcie gdyńskim wynosi łącznie ca 120.788 m² + 1 silos oraz 2 zbiorniki na melasę o łącznej pojemoości 19.800 t. z czego przypada na port zewnętrzny ca 14.482 m² i na port wewnętrzuy ca 106.106 m².

Z ogólnej powierzchni magazynowej ok. 60% przypada na magazyny państwowe i reszta na — prywatne.

W najbliższym czasie projektowana jest budowa kilku nowych magazynów drobnicowych i bawełnianych.

Poszczególne nabrzeża i mola portowe obsługiwane są przez tory kolejowe, których główna sieć zgrupowana została na południe i zachód od portu wewnętrznego w formie grupy torów rozdzielczych i odstawczych. Łączna długość torów obsługujących cały port wynosi już ca 150 klm.

Nie od rzeczy będzie nadmienić, że w porcie gdyńskim osiadać zaczyna przemysł oparty na przeróbce surowca czy też uszlachetnianiu półfabrykatów importowanych z krajów zamorskich. Przemysł w porcie zapoczątkowany został przez założenie Łuszczarni Ryżu, fabryki zdolnej przerobić rocznie ca 150.000 t. ryżu, sprowadzanego bezpośrednio z Indyj Brytyjskich i eksportującej swe produkty w formie uszlachetnionej, po nasyceniu rynku krajowego, do krajów skandynawskich, bałtyckich, Anglji, krajów Lewantu, Czechosłowacji, Rumunji i t. d.

Dalszym etapem rozwoju przemysłu w porcie jest założenie fabryki olejów, produkującej oleje tak jadalne jak i techniczne z surowca roślinnego importowanego z za morza. Teoretyczna zdolność przetwórcza fabryki wynosi ca 100.000 t. rocznie. Produkcja nastawiona jest częściowo na wypełnienie luk przemysłu tłuszczowego w głębi kraju, a głównie na eksport do krajów zamorskich.

Racjonalnem posunięciem w polityce portowej było wybudowanie w porcie urządzeń chłodniczych w celu konserwacji produktów rolnych przeznaczonych na eksport jakoteż ryb importowanych czy też pochodzących z połowów własnych.

Chłodnia portowa co do swej wielkości zajmuje, po chłodni w Hamburgu, drugie miejsce w

pískem míst určených na moly a přiměřené prohlubení míst pro basény a naopak vnitřní přístav vystavěn zůstal na pevnině wybahrovaním ve planu předviděných basénů.

Celková plocha hotových basenů ve vnitřním přístavě obnaši ok. 43 ha z toho připada na basén Maršal. J. Piłsudskiho — ok. 27 ha a na basén Min. E. Kwiatkowskiho ok. 16 ha.

Jednotliva nabřeží takož vnějšího přístavu jak vnitřního zůstaly vybavěny různého typu zařízeními pro překládaní zboží vykonanymí dle nejnovších technických požadavků a zavisle od určení daného nabřeží a druhu překládaného na něm zboží.

Všeobecný počet jeřabů v přístavě obnaši čislicu 51 ha zajíma ona zařízení pro překládaní také statní jakož i soukroma.

Pro skládaní zboží určených pro vývoz jakož přivažených vodní cestou, vystavěna zůstala cela řada skladišť dle nejnovších vzorů a s ohledem na jich určení a moment rentability.

Celková užitní plocha všech zařízení pro skládaní zboží w gdyňském přístavě obnaši luční ok. 120,788 m² + 1 silos rovněž 2 sběrny pro melassu o celkovém obsahu 19,800 t. s čeho připada na vnějsi přístav ok. 14,482 m² a na vnitřní přístav ok. 106,106 m².

Z celkové plochy skladišť 60% připada na skladiště statní a zbytek na soukroma.

V nejbližším obdobi jest projektovaná stavba několik novych skladišť pro kuksové zboží a bavlnu.

Obzvláštní nabřeží a přístavní mola obsluhovana jsou železničními tratěmi, kterých hlavní siť jest skupená směrem na jih a západ od vnitřního přístavu ve formě skupiny trati rozdílajících a dopravních. Lučni délka trati obsluhujících veškerý přístav obnaši již ok. 150 klm.

Nutno zmiňovati že ve gdyňském přístavě počina se osazovati průmysl opřeny na předělavaní suroviny buď to ušlechtění půlvyroby dovažených ze zemi zamořských. Průmysl v přístavě začat byl založením mlyna pro luskaní ryže (Luskarna Ryže) tovarny schopné předělavati 150,000 tun ročně rýže dovaženého bezprostředně z brytické Indie a exportující sve vyrobky do hloubi vlastní země a do krajů skandinavštích a baltštích, Anglie, krajů Levantu, Československa, Rumunska a t. d.

Dalši etapou vývoju průmyslu v přístavě bylo založení tovarny oleju, která vyrabi oleje jedlé a technické z rostlinné suroviny dovažené z zamoři. Teoretická přetvořovací schopnost tovarny obnaši 100.000 tun ročně. Produkce jest nastavěna po častech na vyplnění mezery v domacím průmyšlu tukovým, a hlavně pro vývoz do zamořských země.

Racjonelním ruchem v přístavní politice bylo výstavení v přístavě chladicích zařízení za účelem konservace rolnických produktů určených pro vývoz taktéž ryb dovažených neb lovenych vlastními podnikaními.

Přístavní chladirna co do velkosti zajima po hamburské chladirně, druhé místo v Evropě i jest určená pro konservace masla, masa, masařských vyrobků, vajec, ovoců a t. p.

Pro konservace ryby slouži Rybní Hale (Hala Rybna) zajimající kromě komor pro zboží rovněž aukční halu. Rybní Hale spolu z hangary pro slanečky jest zárodem rybního obchodu v gdynském přístavě.



Gdynia. Widok z morza na miasto. — Pohled města od moří.

Europie i przeznaczona jest głównie do konserwacji masła, mięsa, wędlin, jaj, owoców i t. p.

Dla konserwacji ryb służy Hala Rybna obejmująca obok komór towarowych również halę aukcyjną. Hala Rybna wraz z magazynami śledziowymi stanowi zawiązek handlu rybnego w porcie gdyńskim.

Port gdyński w ciągu tak krótkiego okresu swego prosperowania nawiązał kontakt z innymi portami przez uruchomienie ok. 30 stałych linij okrętowych, łączących port gdyński nie tylko z portami Europy, lecz także z główniejszymi portami całego świata cywilizowanego.

Dalsza rozbudowa portu zmierzająca w kierunku założenia w południowo-zachodniej części portu wewnętrznego strefy wolnocłowej przyczyni się niemało do uczynienia z portu gdyńskiego ośrodka handlu międzynarodowego i stworzenia zeń punktu rozdzielczego na cały wschodni Bałtyk.

Wolna strefa stanie się punktem tranzytowo-rozdzielczym nie tylko w stosunku do krajów bałtyckich czy skandynawskich lecz również odnośnie krajów grawitujących w sposób naturalny do portu gdyńskiego od południa i południo-wschodu jak Czechosłowacja, Rumunja, Węgry, a nawet Ukraina wchodząca w skład dzisiejszej Rosji Sowieckiej.

Rola portu gdyńskiego sprowadzać się będzie nie tylko do coraz większej ekspansji gospodarczej w stosunku do kraju własnego, lecz również stać się może łącznikiem dla zamorskiej wymiany towarowej całej słowiańszczyzny, jeśli chodzi o jej stosunki z krajami północy.

Gdyňský přístav v takovém kratkém období jeho prosperovani navazal kontakt s jinými přístavy uvedenim v pohyb 30 stałých lodních linek pravidelné paroplavby, lučicich gdyňský přístav takož z přístavy v Europě jak róvněž s hlavnějšími přístavy celeho civilizovaného světa.

Další rozbudova přístavu založením v jižnězápadní časti vnitřního prístavu svobodneho pásma prispi se nemalo k učinění v gdyňském pristavě vnitřku mezinarodniho obchodu a stvoření s něho rozdilný bod pro celý vychodní Balt.

Svobodné pásmo bude se stati bodem transitně-rozdilnym takož pro baltské a skandinavské země a róvněž pokud se tyče krajů gravitujících přirozeným způsobem k gdyňskému prístavu od jihu a jiho-vychodu jakto Ceskoslovensko, Rumuňsko, Uhersko a Jižne Rusko patřicí se dnes Sovětskému Rusku.

Gdyňský přístav bude obsahovati stale větší hospodarské expanse takož k vlastni území jak róvněž může se stati spojovatelem pro zamořský obrat zboži celého Slovanstva kdy jde o jeho styky ze severními zeměmi.



Dr. BOLESŁAW KASPROWICZ
Dyrektor Rady Interesantów Portu w Gdyni.
Ředitel Načelňího Svazu Hospodářských Organizací v přístavě v Gdyni.

WOLNA STREFA W PORCIE GDYŃSKIM

SVOBODNÉ PÁSMO V GDYŇSKEM PŘÍSTAVĚ

Kryterja, według jakich ustala się nomenklaturę „Wolnego Portu" i „Wolnej Strefy" nie są jednolite, dlatego też nie zastanawiając się nad tem teoretycznem zagadnieniem, które określone należałoby zastosować do jednostki organizacyjnej, jaka ma powstać w porcie w Gdyni, decydujemy się nazwać ją „Wolną Strefą".

Wolna strefa w porcie gdyńskim jest ostatnim etapem jego budowy, jego logicznem ostatniem dokończeniem. Decyzję o jego rozmiarach i charakterze poprzedziły długie studja nad technicznem i organizacyjno - ekonomicznem rozwiązaniem, pracowały komisje ekonomiczne i techniczne, delegaci władz morskich i celnych prowadziły studja w portach zagranicznych, aby zebrać doświadczenia i zapoznać się inowacjami w już istniejących wolnych strefach czy portach. Z pośród projektów organizacyjnych zarysowały się ostatecznie cztery z których trzy jako realne były przedmiotem rozważań czynników kompetentnych, mianowicie:

1. Projekt wydzielenia portu i miasta Gdyni z obszaru celnego Rzeczypospolitej Polskiej. Ten projekt aczkolwiek kuszący, zapowiadający rozwój miasta i portu w amerykańskiem tempie, wypróbowany - ale w innych zgoła warunkach ekonomicznych - posiada jednak cechy eksperymentu. Plan ten nie wyszedł dlatego poza sferę luźnej koncepcji i nie był przedmiotem realnych studjów i rozważań.

2. Projekt stworzenia z całego portu gdyńskiego wolnego portu a więc postawienia granicy na granicę terytorjum miasta i portu.

3. Podzielenie portu na port przeładunku drobnicowego i masowego i wyodrębnienie portu drobnicowego jako wolnej strefy.

4. Stworzenie w obrębie portu drobnicowego osobnej strefy wolnej, łączącej się bezpośrednio z nabrzeżami drobnicowemi portu celnego.

O ile chodzi o trzy ostatnie realne projekty wymienione pod p. 2. 3. i 4., to analiza ich dała następujące wyniki:

Projekt pierwszy obejmujący całą przestrzeń portu obejmował z natury rzeczy i baseny i mola węglowe odgrywające w Gdyni rolę dominującą.

Eksport, węgla niekrępowany przepisami celnemi i manipulacją celną, nie odczuwa potrzeby ładowania statków poza obrębem granic celnych. To samo odnosi się do importu artykułów masowych bądź wolnych od cła, bądź podlegających niskiej stawce celnej i łatwej manipulacji celnej. I w tym wypadku nie istnieje konieczność pracy w obrębie wolnej strefy.

Przy rozpatrzeniu tego zagadnienia trzeba bowiem mieć na uwadze, że praca w wolnej strefie stwarza też zasadniczo pewne utrudnienia jak kontrola ruchu przy wyjściu na teren wolnej strefy, ograniczenie ruchu i jego kontrola w obrębie samej strefy itd., które muszą być zrównoważone dużemi korzyściami innego rodzaju wynikającemi z położenia w wolnej strefie.

Kriteria, podle které ustali se nomenklaturu „Svobodný Přístav" a „Svobodné Pásmo", nejsou jednolita, proto také nerozvažovájíc nad tím teoretickým problemem, kterou definice nutno byloby užiti k organizační jednotce, jaká ma vzniknouti v gdyňském přístavě, rozhodovame se ji jmenovati „svobodném pásmem".

Svobodné pásmo v gdyňském přistavě jest poslední etapou jeho stavby, jeho logickém posledním dokončením. Rozhodnutí „o jeho „rozměřech a rázu předesly dlouha studia nad technickém a organizačně-hospodářským rozřešením, pracovaly komise hospodařské a technické, delegaty vlad namořských a celních byla vedena studia v zahraničních přístavech, aby sebrati skušenosti a seznamiti se s inovacemi v existujících již svobodných pásmach neb přístavech. Mezi organizačními projekty byly zarýsovany naposled čtyři projekty, z kterých tři jako realní zůstaly předmětem rozvažaní kompetenckých činitelů jmenvoitě:

1. Projekt vyloučení přístavu a města Gdyni z celního území Polské Republiky. Tento projekt ačkoliv pokoušející, oznámící rozvoj města a přístavu v americkém tempu, vyzkoušeny — leč v jiných docela ekonomických podminkach — ma přece známku experimentu. Tento plan nevyšel proto za hranici volné koncepce a nebyl rovněž předmětem realnich studiů a rozvažení.

2. Projekt stvoření z celeho gdyňského přístavu — svobodný přístav tudiž postavení hranice na hranici území města a přístavu.

3. Podílení přistavu na přístav pro překladaní kuskové a hromadné a odloučení přístavu kuskového jako svobodné pásmo.

4. Stvoření v obvodě kuskového přístavu zvlaštního svobodného pásma spojujícího bezprostředně kuskova nabřeží celního přístavu.

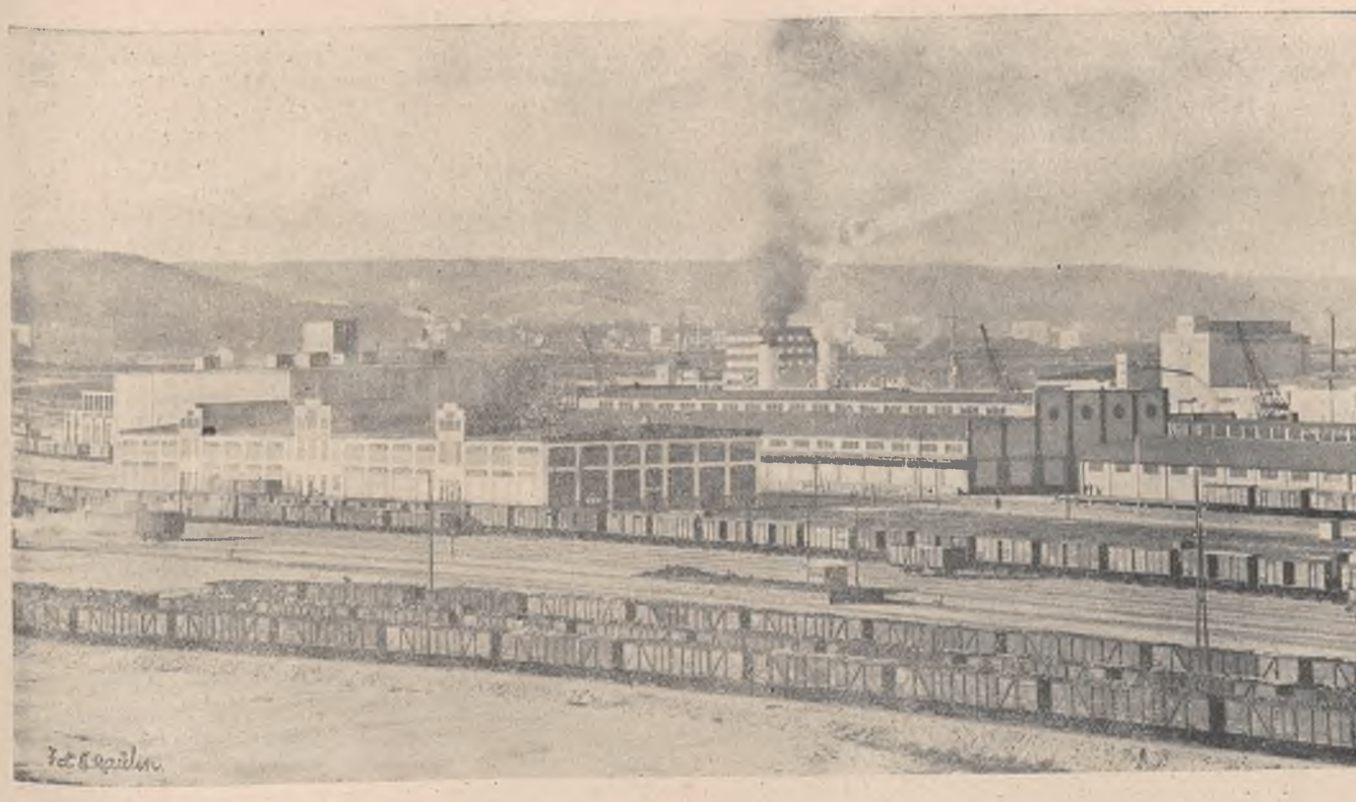
Kdy jde o tři poslední realní projekty uvedéné pod p. 2, 3 a 4, to jejích analyse dala nasledujíci vysledky:

První projekt obsahující celkovou přístavní plochu objímal samořejmě basény a uhelné molo hrající v Gdyni rolu velmí důležitou.

Vývoz uhlí nesvazany řízeními celními a celní manipulací neni potřeby ladovani lodí za celními hranícemi. Totéž tyče se dovozu hromadna zboží buď švobodnych od cla, buď podlehajících nizké celní sazbě a snadné celní manipulace. V tím to připadě neni nutnosti prace v hranicích svobodného pásma.

Při pohližení toho problemu nutno neboť miti pozor, že prace ve svobodném pásmu stvoři takož zasadně jakysí stiženi jak to kontrole ruchu při vchodě do svobodného pásma, ohraničením ruchu a jeho kontrole v samem pásmu a. t. d., které musi byti yvrovnany velkými prospěšemi jineho druhu vyplyvajícími z polohy v svobodném pásmu.

Druhý projekt věnoval svobodnému pásmu oba vnitřní basény, jmenovitě basén Maršalka Pilsudského a basén Ministra Kwiatkowského. Při realizace této koncepce nutno bylo zvraceti uvahu na zajmy již pak existujících firem pro překládaní



Port w Gdyni. Fragment terenów portowych. — Přístav v Gdyni. Část přístavího prostoru.

Drugi projekt ustalał wolną strefę w obydwu basenach wewnętrznych, mianowicie w basenie Marszałka Piłsudskiego i basenie Ministra Kwiatkowskiego. Przy realizacji tej koncepcji trzeba było mieć na uwadze interesy już tam istniejących placówek przeładunkowych, oraz tamże osiadłego przemysłu portowego. Magazyny portowe Urzędu Morskiego raczej mogłyby działać również skutecznie w wolnej strefie niż w porcie celnym. Natomiast interesy firmy American Scantic Line, posiadającej swe hangary portowe na nabrzeżu Polskiem (basen Marszałka Piłsudskiego) oraz hangary firmy „Pantarei" S. A., która obok Chłodni Portowej jest jedynem w porcie przedsiębiorstwem o charakterze publicznego domu składowego, wydającego dokumenty warrantowe, zupełnie wyraźnie grawitują ku wolnej strefie.

Również magazyny eksportowe „Cukroportu" należące do Banku Cukrownictwa S. A. w Poznaniu, a administrowane przez firmy ekspedycyjne Warszawskie Towarzystwo Transportowe T. z o. o. oraz „Warta" T. z o. o. znalazłyby może wygodniejsze warunki pracy w wolnym porcie, mając już załatwioną manipulację i kontrolę akcyzowo- celną.

Zupełnie odmienny interes przedstawia Chłodnia Portowa na nabrzeżu Polskiem, która pełniąc nietylko rolę chłodni eksportowej ale i rolę centralnej chłodni całego Pomorza, nie znalazłaby należytych podstaw egzystencji, jakie jej daje domicyl w obszarze celnym.

Również zakłady przemysłowe w porcie jak „Łuszczarnia Ryżu" Tow. Kom. „Union" S. A (Gdyńska Olejarnia) i Józef Fetter S. A. (przetwórnia i sortownia owoców suszonych) opierające swoją pracę na przerobie zamorskiego surowca na produkt gotowy resp. półfabrykat, stanęłyby przed trudnościami natury formalno-prawnej, gdyż znalazłyby się „zagranicą", skąd importowany przewóz produktu gotowego podlegałby odprawie celnej na zupełnie odmiennych zasadach aniżeli i pak usedlý průmysl. Přístavní hangary Uřadu Mořského spíše mohlyby činiti působivěji v svobodném pásmu nežli v celním přístavě.

Proti tomu zajmy firmy American Scantic Line posedající své hangary přístavní na Polském nabřezí, (basén Marš. Plsudskího), rovněž hangary firmy „Pantarei" A. S., která vedle přístavni chladirny jest jediným v přístavě podnikem o rázu veřejného dúmu skladního, vydajícího varrantní dokumenty, uplně vyznamně grav tujícího ku svobodnému pásmu.

Rovněž vyvozní skladiště „Cukroport" patřící se k Cukrovarnictví Bance A. S. v Poznani a administrovana zasilatelskými firmami Varšavska Dopravní Společnost S. S R. O, taktéž „Warta" S. S R. O. nalezly by může vyhodné podminky prace v svobodným přístave majíc již vyřizenou manipulace a kontrolu akcizně-celní.

Uplně jiný zájem ma Přístavni Chladirna na Polském Nabřeži, která plni takož rolé vyvozní chladirny leč i roli centralní chladirny celého Pomorska. Ona nenalezla by přislušních zakladen k existenci, kterou její dava domicil v celním přístavě.

Rovněž tovarny průmyslu v přístavě „Luskarna Rýže" S. Komis„ „Union" A. S. (Gdyňska Olejna) a Josef Fetter A. S. (přetvorna a sortovna sušených ovoců) zakladajíce svu prace na předělaní zamorskě suroviny na hotový produkt resp. pulfaarikat, stanuly by před nesnadnosti natury formalně — pravní, když nalezly by se „zahranicou", odkud dovaženy převoz hotového produktu podlehalby celnímu odpravení dle uplně jiných zakladen nežli dosud. Podrobne vybadaní pro druhovou tiže křižujících se zde zajmů, dovedlo kompetenekě činitele k závěru že nutno je odstoupiti od realizace tohoto projektu Pozůstala tedy myšlenka stvoření t. naz. „malého" svobodného pásma obsahujícího basén Ministra Kwiatkowskího a přilehlé rozsahlé oblasti severní dajíce možnosti pro veškere široké plany příšti rozbudovy tehoto pásma. Basen Ministra Kwiatkowskího obsahuji Americké Nabreží, na kterém se nachazi, budouci již v exploatací, novodobý přístavní hangar (Nr. 6)

dotychczas. Szczegółowe zbadanie ciężaru gatunkowego, krzyżujących się tutaj interesów, doprowadziło czynniki kompetentne do konkluzji, że należy odstąpić od realizacji tego projektu.

Pozostała więc koncepcja stworzenia t. zw. „małej" wolnej strefy obejmującej basen Ministra Kwiatkowskiego i przyległe obszerne tereny północne dające możliwości wszelkim szerokim planom przyszłej rozbudowy tejże strefy. Basen ministra Kwiatkowskiego obejmuje nabrzeże Amerykańskie, na którem stoi, już będący w użytku nowoczesny hangar portowy (Nr. 6). o powierzchni składowej 12000 mtr. kw. obsługiwany przez 8 mechanicz. dźwigów półportalowych. W realizacji są trzy dalsze magazyny o przestrzeni ca 31000 mtr. kw. Istniejący hangar Nr. 6. stanowi obecnie centrum magazynowe i manipulacyjne bawełny importowej i tranzytowej, przez który Gdynia w roku 1932. przeładował już 26839 ton wobec 6063 w 1931 r. i 564 w roku 1930. Z trzech mających powstać hangarów jeden będzie przeznaczony na długoterminowy skład dla bawełny, dwa dalsze zaś — jako nabrzeżne magazyny przeładunkowe.

Dwa dalsze nabrzeża, mianowicie: nabrzeże Czechosłowackie i nabrzeże Rumuńskie są w budowie i będą stopniowo w czasie 1933 r. oddawane do użytku. Realizacja tej koncepcji daje szerokie możliwości, gdyż:

1. stwarza osobny zamknięty teren wolnej strefy,

2. nie daje terenu obciążanego już inwestycjami nieprzeznaczonemi dla wolnej strefy i pozwala dlatego racjonalnie rozbudować strefę zależnie od jej potrzeb i na usadowienie tam tych grup przeładunku portowego, które istotnie są zainteresowane w tem, aby być w wolnej strefie.

Tereny te łącząc się z t. zw. Kanałem Przemysłowym, który daje szerokie możliwości dla rozbudowanego przemysłu portowego opierające się na obrocie uszlachentniającym z zagranicą.

Podstawy prawne pod wolną strefę stworzyła „Ustawa z dnia 10. marca 1932 r. o wolnych obszarach celnych", która przewiduje, „że towary zagraniczne przewiezione do wolnego obszaru celnego a przeznaczone do przechowania lub przeróbki w tym obszarze, nie podlegają opłatom celnym monopolowym i podatkom pośrednim" (art. 2) „Minister Skarbu w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu może przyznać przedsiębiorstwom zajmującym się w wolnym obszarze przeróbką towarów, ulgi pod względem postępowania celnego i opłat celnych" (Art. M 6).

Należy jeszcze zaznaczyć, że ustawa przewiduje w art. 3 prawo konsumpcji na wolnym obszarze.

Charakteryzując ustawodawstwo polskie o wolnych portach trzeba stwierdzić, że wprowadza ono nowoczesne liberalne zasady polityki wolnostrefowej wyrażające się 1. dopuszczeniem w wolnej strefie do przeróbki przepakowania towaru oraz 2. udzieleniem prawa konsumpcji w wolnej strefie. Na podstawie tejże ustawy ramowej został już opracowany projekt rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie ustanowienia wolnej strefy w Gdyni, który to projekt w dn. 11. marca 1933 r. został przez nią uchwalony.

Głównem zadaniem wolnych portów i stref jest racjonalna niekrępowana obsługa importu i tranzytu. Szczególnie tranzyt, niekrępowany formalnościami celnemi, ma w nich podstawę rozwoju. I tutaj zazębiają się interesy gospodarcze czecho-

o užitečni ploše 12,000 m^2 obsluženy 8 mechanickými jeřabemi půlbranovými. V realizaci jsou tři další skladiště o ploše asi 31,000 m^2. Existující hangar Nr. 6 jest nyní vnitřkem pro skladaní a manipulace bavlny importovane a transituí, kterým Gdynia v roce 1932 přeložila již 26.839 tun proti 6,063 tun v v. 1931 a 564 t. v. r. 2930.

Se 3 hangarů, které mají se budowati. jeden bude urvčen pro dlouholhůtní skladaní bavlny zas 2 další jako nabřežní sklady pro překladaní.

Další dva nabřeží jmenovitě. Československé nabřeží a Rumunské nabřeží jsou v stavbě a budou věnovana postupně v období 1933 r. k exploatacji. Uskutečnění této myšlenky dava široké možnosti když:

1) tvoři odděleno uzavřeneu oblast svobodného pásma,

2. nedava oblasti obtížené již investicimi ne pro svobodné pásmo a dovoluje proto racjonelné rozbudovati pásmo zaležně od jeho potreb a pak usazovati takové skupiny nakladu zboží, které mají skutečný význam proto, by se nachazeti v svobodném pásmu.

Oblasti ty jsou spojovany 5 t. jm. Průmyslovym kanalem který dava široké možnosti pro průmysl v prístavě opřeny na ušlechticím obratu zboži s zahranicou.

Pravní zakladnu pro svobodne pásmo stvoribo „zřízení z dne 10 března 1932 o svobodnych prostorech celních" které predvidi „že zboži zahraničnhoí puvodů privažené do svobodné oblasti celni a určené kvůli prechovu neb predělavaní v ne podlehají poplatkům celnim, monopolním a postrednim daním (čl. 2) Finanční Minister v srozumení z Ministrem Průmyslu a Obchodu může priznati podnikům zaměstnavajícím se v svobodné oblasti predělavaním neb obdělavaním zboži slevy pokud se tyče postupovaní celního a celních poplatků (čl. 6),

Nutno ještě smiňovati že zřizení ve čl. 3 predvidi pravo konsumpce ve svobodné oblasti.

Charakterizujíc polské zákonodarstvi o svobodných prístavech lze stvrditi, že přivede ono novodobé liberalní zásady politiky svobodni pásmové vyjadřicí se 1) dowolením v svobodném pasmu předělaní a přebalení zboži rovněž 2) udělením prava konsumpce v svobodném pásmu. Na zakladně této ustavy ramové zůstal již výkonan projekt zřizeni Rady Ministrů v otazce ustanoveni svobodného pásma v Gdyni, ktery dne 11 března 1933 r. zsůtal ní usnášen.

Hlavnou ulohou svobodných pristavů a pásem jest racjonelní nesvazana obsluha dovozu a transitu. Zvlašť transit nesvazany celnimi formalnostemi ma v nich zaklad k vyvoju. Zde pravě československé hospodarské zajmy se zavisl o vyvoj svobodného pásma v gd. přistavě. Dnes československé dovozce jest zavisly na německých přístavech Hamburku a Štětině, diktujících jemu svoje podminky. Stvořeni v Gdyni zakladny v svobodném pásmu pro československeho pevosce reodvisli jeho od negemonii doon nemeckych přístavů. Zvlaště važne jest to pro dovozní obchod jižných ovoců a jineho dresku zboží Československa, které bude nachazeti v majicí se stvořiti v Gdyni aukce pro jižní ovoce racjonelní pramen kupě.

Takož československý dovozce slaných sledi neb dovozce slanečků svěžých naleza v gdyňské Hale a Chladirně Rybnípramen racjonelního zakupu. Rovněž československý texlilní průmysl bude moci těžití s hangarů amerických producentů pro bavlnu existujících v Gdyni přičemž i otazka uvěru tovarního jde ku št astue realizacji, ne mlouva již nic o obuvním průmyslu, kterého již nyní važne obra-

słowackie o rozwój wolnej strefy w porcie gdyńskim. Dzisiaj jest czechosłowacki importer zależny od portów niemieckich Hamburga i Szczecina dyktujących mu swe warunki. Stworzenie w Gdyni podstawy w wolnej strefie dla czechosłowackiego importera, uniezależnia go od hegemonji dwuch portów niemieckich. Szczególnie ważne jest to dla handlu importowego owoców południowych jakoteż innego rodzaju towarów Czechosłowacji, która znajdzie w mającej się stworzyć aukcji owoców południowych w Gdyni, racjonalne źródło zakupu.

Taksamo czechosłowacki importer śledzi solonych oraz importer śledzi świeżych znajdzie w Gdyńskiej Hali i Chłodni Rybnej źródło racjonalnego zakupu. Również czechosłowacki przemysł włókienniczy będzie mógł korzystać z magazynów bawełnianych producentów amerykańsyich, istniejących już w Gdyni, przyczem i zagadnienie kredytu towarowego idzie ku szczęśliwej realizacji, nie mowiąc już o przemyśle obuwniczym, którego już obecnie poważne obroty surowców przez Gdynię znajdują w wolnym porcie jeszcze większe udogodnienia.

Te kilka typowych przykładów w przybliżeniu nie wyczerpują możliwości otwierających się tutaj przed czechosłowackiem życiem gospodarczem. Wolna strefa w porcie gdyńskim zostanie uruchomiona w lipcu 1933, a możliwości realizacji różnych koncepcji, nie wyłączając powstania własnych placówek czechosłowackich w wolnej strefie, jest zapewniona wyjątkowo dogodnemi warunkami terenowemi powyżej charakteryzowanymi.

Jedyny port słowiański na Bałtyku otworzy życiu gospodarczemu bratniego narodu swoje podwoje dla jego ekspansji.

ty soruvinou přes Gdyňu nalezou v svobodném přístavě ještě větší pohodlnosti.

Tyto několik příkladů přibližně nevyčerpují možností otevirajících se zde československému hospodářskému životu. Svobodné pásmo v Gdyňském přístavě zůstaně uvedena v pohyb dne 1 července 1933 r. a možnosti realizace různých koncepci, nevylučajíc zahajení vlastních firem československých v svobodném pásmu, jest zajišťovan vyjitečně výhodnymi podminkami územníni z hora vyznačenými.

Sami jediny slovanský přístav na Baltu otevře hospodářskému životu bratrského narodu sve veřeje pro jeho expanse.



Port w Gdyni. Wnętrze magazynu bawełnianego
Přístav v Gdyni. Vnitro skladiště pro bavlnu.

Otwarcie magistrali Śląsk—Gdynia

Kilkuletnie wysiłki, inwestycja 270 miljonów złotych, włożonych w czasach kryzysowych w budowę 552 km. magistrali Śląsk-Gdynia, nie są przejawem jakiejś ambicji, jakichś zachcianek, czy mrzonek, ale twardą koniecznością życiową w rozbudowie naszej ekspansji morskiej, naszego bezpośredniego obrotu zamorskiego i naszej zdolności importowo - eksportowej. Magistrala ta, to wyraz znaczenia, jakie odgrywa morze w naszych zagadnieniach gospodarczych i dalszego ich rozwoju.

Otwarcia jej dokonał w dniu 1 marca rb. minister komunikacji inż. M. Butkiewicz, oddając ją do użytku publicznego. Moment ten ma dla naszych spraw gospodarczych znaczenie epokowe.

Jest to najprostsza i najkrótsza linja kolejowa, łącząca uprzemysłowione okręgi Górnego Śląska z morzem.

Ma ona wielorakie zadania morskie i lądowe. Przedewszystkiem ma zwiększyć sprawność eksportową naszego wielkiego przemysłu, który korzystać będzie ze zmniejszenia odległości taryfowej z Górnego Śląska do Gdyni o 110 km. W ten sposób ośrodek przemysłu węglowego, najważniejszy okręg zaplecza Gdyni uzyskuje najdogodniejsze połączenie z morzem. Ma to podstawowe znaczenie w możliwościach eksportowych i konkurencji na rynkach krajów bałtyckich, skandynawskich, a nawet i niektórych zachodnio-europejskich.

Krótsza przestrzeń oznacza mniejsze taryfy, większa szybkość i sprawność dostawy, a więc potanienie kosztów przewozu surowców importowych i stworzenie naszemu przemysłowi dogodniejszych warunków produkcji.

Dla naszego rybołóstwa morskiego, przybrzeżnego i dalekomorskiego, powstaje nowe ułatwienie dostawy świeżych ryb do okręgów przemysłowych, spożywających najwięcej ryb morskich.

Linja ta zwana jest także magistralą węglową, albowiem głównym towarem przewozowym będzie właśnie węgiel, w który zaopatrujemy obecnie kraje skandynawskie.

Odnoga, która będzie przeprowadzona z Siemkowic do Częstochowy połączy Zagłębie Dąbrowskie i okręg częstochowski.

Ale znaczenie i zadanie tej arterji komunikacyjnej nie kończy się na naszych wewnętrznych sprawach gospodarczych. Znaczenie jej sięga poza granice naszego państwa, albowiem stanowić ona będzie ważną arterję tranzytową pomiędzy Bałtykiem i Europą Środkową. Dotychczas były krótsze drogi od morza, ale na obcym terytorjum. Obecnie nasza magistrala może podjąć konkurencję z tamtemi linjami komunikacyjnemi, umożliwiając tani i szybki przewóz towarów tranzytowych, a więc usprawniając eksport i import Czechosłowacji, Węgier Jugosławji i Rumunji do krajów Europy Północnej.

Niech nikt nie przypuszcza, że nowa magistrala ma obniżyć znaczenie i ważność Gdańska, jako portu polskiego. Podobnie jak powstanie Gdyni, tak też i wybudowanie magistrali, zostało podyktowane jedynie i wyłącznie koniecznościami gospodarczemi. Gdańsk posiada doskonałe połączenie z resztą kraju koleją i Wisłą. Drugi nasz port - Gdynia - nie posiadał takiego połączenia, musiał je więc otrzymać, aby obok Gdańska spełnić swe zadania. W miarę jednak rozwoju gospodarczego oba porty będą zapewne w przyszłości otrzymywały dalsze udogodnienia w połączeniu ze swem zapleczem, którem jest cała Polska i żywotne interesy jej 32-miljonowei ludności.

Magistrala Śląsk - Gdynia, to wysiłek nietylko w rozbudowie własnego gospodarstwa narodowego, ale także wysiłek i udział Polski w gospodarczej rozbudowie.

F. L.

Polska flota handlowa w r. 1932

Daty statystyczne za rok 1931 wykazywały, że tonaż marynarki polskiej handlowej wynosi (bez statków pomocniczych i szkolnych) 65.803 B. R. T. resp. 38.617 N. R. T. Zestawienia te obejmowały 26 statków parowych, w tem także nowe statki „Lublin“ i „Lwów“, zamówione w 1931 r. dla Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego, które faktycznie objęły służbę dopiero w czerwcu resp. lipcu 1932 r., zwalniając statki, które miały być przez nie zastąpione. W ten sposób zostały z dotychczasowych rejsów wycofane statki ‚Łódź‘ i ‚Rawa‘. Statek „Łódź“ nabyła polska marynarka wojenna. Figurują też w statystykach za rok 1931 statki „Śląsk“ i „Cieszyn“, które aczkolwiek rozpoczęły swą działalność jeszcze pod koniec 1931 r., faktycznie jednak uwydatnia się ich działalność dopiero w 1932 r., o ile chodzi o linję rotterdamsko-antwerpijską. Faktycznie więc wzrosła flota handlowa w 1932 r. dość poważnie („Cieszyn“ i „Śląsk“ po 1402 ton, „Lublin i „Lwów“ po 1960 B. R. T.), aczkolwiek została pomniejszona o statek „Łódź“ (2450 B. R. T.), oraz o zatopiony podczas hawarji morskiej na morzu Bałtyckiem pod koniec z. r. statek „Niemen“ o pojemności 13107 B. R. T.

Rok 1932 stoi pod znakiem rozwoju polskiej żeglugi regularnej, gdyż wszystkie 4 nowonabyte statki zostały postawione w służbie regularnej. Dotychczas mieliśmy dwie własne linje regularne towarowe oraz jedną linję pasażersko-towarową. Mianowicie linja brytyjska, obsługująca parowcami „Premjer”, „Warszawa“, „Łódź“ i „Rawa“ (te dwa zastąpiono przez „Lublin“ i „Lwów“), oraz linję bałtycką, łączącą porty Estonji i Finlandji z Gdynią i Gdańskiem, trzecia linja, to transatlantycka linja Gdynia—Ameryka, uprawiająca przedewszystkiem ruch pasażerski, gdy dwie pierwsze prowadzą ruch towarowy.

W 1932 r. rozszerzono linję bałtycką na porty północno - zachodnio - europejskie, stwarzając bezpośrednią komunikację Helsinki — Tallin — Gdynia Gdańsk — Antwerpja — Rotterdam. Ruch na tej linji, pierwotnie mającej czternastodniowe rejsy, rozwinął się bardzo szybko i obecnie kursują już na odcinku Gdynia — Gdańsk — Antwerpja — Rotterdam co tydzień parowce. Wprowadzenie regularnej komunikacji z portami dwu państw zachodnich, hołdujących dotychczas liberalizmowi gospodarczemu, z któremi rozwój stosunków handlowych wydaje się być możliwym, okazało się koncepcją zupełnie realną i należy liczyć się z korzystnym rozwojem tej linji mimo kryzysu.

Specjalnem zagadnieniem w żegludze morskiej jest w okresie, gdzie 30 proc. całego tonażu światowego rdzewieje bezczynnie w portach, jest zagadnienie „bezużyteczności“ jednostek pływających. W małej rozwijającej się flocie handlowej Polski ma zagadnienie to znaczenie stosunkowo niewielkie. Tylko jeden niewielki statek był przez cały 1932 r. bezczynny, niektóre statki mają okresowe stadja bezczynności, są to jednak przeważnie t. zw. trampy czyli statki, stojące w służbie nieregularnej, przewożące ładunki masowe. Kurczenie się obrotów międzynarodowych odbiło się oczywiście i na naszej małej flocie handlowej, jednakowoż nie występuje zagadnienie „bezużyteczności“ u nas w sposób dotkliwy i porty polskie nie stanowią cmentarzysk unieruchomionych statków, łak to np. można obserwować w portach, jak Hamburg, Kopenhapa czy Antwerpja.

Obroty polskiej floty handlowej przedstawiały się następująco:
ogólny przewoz w eksporcie i imporcie między portami zagranicznemi:

1929	636 000	—	—	—
1930	857.000	619.000	149.000	96.000
1931	1.060.000	870.000	124.000	66.000
1932	1.087.000	913.500	95.000	77-500

Stwierdzamy więc, nieznaczny, bo tylko 26.000 ton wynoszący wzrost obrotów polskiej marynarki handlowej, przyczem wykazuje eksport obrót dość znaczny, natomiast import wykazuje dość znaczną poprawę.

Udział procentowy polskiej floty handlowej w polskim obrocie morskim wykazywał następujące liczby stosunkowe (w ogólnym obrocie): 1927 = 2.9 proc., 1928 = 4,7 proc., 1929 = 5,4 proc., 1930 = 6,7 proc., 1931 = 7,5 proc. 1932 r. wynosiły obroty portów polskich (Gdyni i Gdańska) 10.242.257 ton czyli obrót polskiej floty handlowej przekracza 10 proc. Obroty polskich portów wykazują tem samem zwyżkę stosunkową o przeszło 25 proc. W zestawieniu z ogólnemi obrotami zagranicznemi polskiego obszaru celnego, które spadły w 1932 r. o prawie 30 proc., w porównaniu z rokiem ubiegłym wykazuje działalnosc polskiej floty handlowej jeszcze bardziej korzystny dla niej wzrost stosunkowy.

Jeżeli mimo stałego naszego wzrostu flota polska obsługuje tylko około 10 proc. naszych obrotów zamorskich, jest to spowodowane m. in. tem, że z krajami, z których importuje Polska swe najważniejsze surowce, nie mają porty polskie komunikacji regularnej linjami polskiemi, jak np. porty Golfu meksykańskiego i Egiptu (bawełna), porty Hiszpanji i Bliskiego Wschodu (owoce południowe), porty Australji (wełna). Komunikację między temi portami a portami polskiemi utrzymują zaprzyjaźnione bandery szwedzka i norweska. Inny powód, dla którego polska bandera zajmuje jeszcze w portach polskich miejsce nie takie, jakie jej się należy to dążność państw importujących (węgiel) do zatrudniania przedewszystkiem ich własnej floty, tak że polski węgiel tylko w części przychodzi do krajów odbiorczych pod polską banderą.

O ile chodzi o import, to niewątpliwie odegrały dużą rolę twórczą preferencje portowo-celne na szereg artykułów; wykazuje to cyfra 62.645 ton, określona jako „różne i drobnica“ gdy te same artykuły w latach ubiegłych wynosiły tylko 23.672 ton resp, 21.410 ton.

Ruch osobowy polsko-transatlantyckiego Tow. okrętowego wykazuje w kierunku do Ameryki 3.463 pasażerów, z Ameryki zaś 6.568 pasażerów, analogiczne cyfry dla roku 1931 wykazują 2.707 osób resp. 5.541 osób, czyli że mimo kryzysu wykazuje ruch pasażerski na jedynej polskiej linji transatlantyckiej poprawę.

Pod względęm organizacyjnym przeszły polskie przedsiębiorstwa żeglugowe w 1932 roku okres reorganizacji. P. P. Żegluga Polska została zamieniona na spółke akcyjną. Administracja żeglugi Polskiej oraz polsko-brytyjskie Tow. okrętowego została częściowo zunifikowana. Polskarab — polsko-skandynawskie Tow. Okrętowe S. A. skoncentrowało swoją administrację w Gdyni (dotychczas był zarząd główny w Gdańsku.)

Roy 1932 est więc rokiem dalszego rozwoju polsyiej floty hanjdlowej.

Połowy ryb morskich w lutym 1933

Przybrzeżny pas wód w zatoce w ciągu całego miesiąca był pokryty lodem, a częściowo szczególnie przy Gdyni, napędzoną przez wiatry krą, które tworząc zwały poważnie utrudnia uprawianie normalnego rybołóstwa. Na połowy mogli wyjeżdżać tylko rybacy posiadający kutry motorowe, gdyż wyjazdy na morze na łodziach żaglowych bywały bardzo utrudnione, a przeważnie niemożliwe. Właściwie rybołóstwo ograniczało się tylko do paru miejscowości jak Hel, Gdynia, Orłowo. W innych miejscowościach łowiono ryby przygodnie.

Ogólna ilość połowów wypadła bardzo dobrze, zwyżkując o 60 % w stosunku do stycznia, ale wartość połowow nieco zmniejszyła się, bowiem dziewięćdziesiąt kilka procent zdobyczy — to mało wartościowe szproty.

Prawie całe rybołóstwo lutowe opierało się na szprotach, których połowy w ciągu całego m-ca były dobre, a w ostatnich dniach miesiąca nawet bardzo obfite. Łowiono włokami w zatoce gdańskiej na S O od Helu

Niektórzy rybacy wyjechali pod brzegi wschodnie pruskie. Z drugiej strony przy pojawieniu się ławy szprotow przy Helu zjechali tu na połowy rybacy gdańscy i niemieccy. Nasza straż rybacka zatrzymała nawet parę obcych kutrów uprawiających niedozwolone połowy na wodach terytorjalnych.

Zdobycz śledzi zwiększyła się w stosunku do poprzedniego m-ca i naogół była niezła. Łowiono śledzie głównie włokami razem ze szprotami, a częściowo w mance przy terytorjalnych.

Po za temi dwoma gatunkami połów innych ryb w lutym był nieznaczny. Na łososie wyjeżdżało tylko 2 kutry; rybołóstwa flondrowego jeszcze nie rozpoczęto. Na dalsze rybołóstwo bałtyckie rybacy wybierają się dopiero w marcu, gdy ustanie u nas połów szprotów, które aczkolwiek przedstawia małą wartość, ale ze względu na masowe i łatwe połowy dają pewny choć nie wielki dochód.

Ceny na ryby w lutym były nie złe, tylko w jednym dniu ceny na szproty spadły do 2 zł. za kwintal. Zakupywano ryby do wędzarń, dla rozprzedaży w okolicznych miejscowościach oraz do wysyłki dla fabryk konserw w kraju, które poszły w b. sezonie przeważnie na wyroby konserw z miejscowego szprota.

Praca wędzarń w lutym była bardzo ożywiona, ale wędzono przeważnie szproty. Wędzarń było czynnych:

w obwodzie helskim	24	które przerobiły	510.500 kg.	ryb
„ gdyńskim	3	„ „	134.300 „	„
„ puckim	9	„ „	7.200 „	„

podobnie w cali i w chłodni rybnej w Gdyni ruch był ożywiony, rozładowano 6 statków ze świeżym śledziem norweskim, 1 statek z solonym śledziem angielskim i 3 statki ze śledziem holenderskim. Pozatem przyjęto do przechowania do komór chłodzonych aż 130.000 kg. ryb, a przez Halę z połowów polskich rybaków przeszło ok. 500 ton ryby świeżej.

Ogółem złowiono w lutym 1.515.000 kg. ryb - wartość 111.820 złotych, a w tem:

1.461.500 kg.	szprotów	wartości	87.690 zł.
42.860 „	śledzi	„	10.740 „
3.490 „	wątłuszy	„	1.750 „
1.930 „	węgorzy	„	3.090 „
2.880 „	płastug	„	2.300 „
1.220 „	łososi	„	4.200 „
1.030 „	innych	„	2.050 „

Z całkowitych połowów 565.700 kg. dostarczono do wędzarń, 247.000 kg. wywieziono do Gdańska. 702.200 kg. rozprzedano w kraju w świeżym stanie.

Kronika portowa

Otwarcie magistrali kolejowej Śląsk—Bałtyk.

W dniach 1 i 2 odbyła się uroczystość otwarcia nowej magistrali kolejowej, która połączyła Górny Śląsk z Gdynią. Na uroczystość tę, która zainaugurowana została na stacji Korśnice w środkowej części linji, przybyli specjalnym pociągiem z Warszawy liczni przedstawiciele władz i goście z p. ministrem komunikacji inż. M. Butkiewiczem na czele. W uroczystości wzięli m. inn. udział pp. b. minister skarbu Matuszewski, podsekretarz stanu w Prezydjum Rady Ministrów Nakoniecznikow-Klukowski, wiceminister przemysłu i handlu Doleżal, wiceminister komunikacji Gallot, wiceminister skarbu Koc wojewoda łódzki Hauke-Nowak, wojewoda poznański Raczyński, wojewoda pomorski Kirtiklis, szereg wyższch oficerów z generałami: Osińskim, Kwaśniewskim, Thomme i płk. Ulrychem na czele, dyrektor P. A. T. Starzyński, prezes dyrekcji P. K. P. w Gdańsku inż. Dobrzycki i inni. Stronę francuzką Francusko-Polskiego Towarzystwa Kolejowego reprezentowali p.p.: Dr. Cosse de Brissac, wicepreses koncernu Schneider & Co, de Mergerie — sekretarz generalny Crédit Lyonnais, Koehl — naczelny dyrektor Banque des Pays du Nord i inni.

Po nabożeństwie odprawionem w obszernej parowozowni stacji Karśnice, podniosłe kazanie wygłosił J. E. Ks. Biskup Tymieniecki, poczem udano się na tor kolejowy, gdzie symbolicznego przecięcia wstęgi dokonał p. Min. Butkiewicz.

Następnie uczestnicy uroczystości udali się specjalnym pociągiem nową linją kolejową przez Bydgoszcz—Kościerzynę do Gdyni.

Pociąg przybył do Gdyni dnia 2 marca rb. o godz. 7 rano.

Na peronie oczekiwali: dowódca floty admirał Unrug, Komisarz Rządu na m. Gdynię p. Sokół, dyrektor Urzędu Morskiego inż. Łęgowski i inni. Wzdłuż peronu ustawił się bataljon honorowy kolejowego przysposobienia wojskowego ze sztandarami. Gdy pociąg wszedł na stację, orkiestra odegrała hymny narodowe polski i francuski. P. min. Butkiewicz dokonał przeglądu honorowego bataljonu, poczem udano się samochodami i autobusami na zwiedzanie portu i miasta.

O godzinie 1 w południe w Domu Zdrojowym odbył się uroczysty bankiet, na którym przemówienia wygłosili p.p.: Min. Butkiewicz i dyr. gen. Koehl.

Pociąg specjalny wyruszył w drogę powrotną do Warszawy o g. 14 m. 50.

Nowy zarząd Związku Armatorów Polskich.

W dniu 7. III. b.r. odbyło się w Gdyni walne zgromadzenie Związku Armatorów Polskich, na którem dokonano wyborów nowego zarządu. Prezesem zarządu na miejsce śp. Michała Benisławskiego wybrany został dyrektor zarządzający „Żeglugi Polskiej“ i dyrektor Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego p. Feliks Kollat. Wiceprezesem zarządu wybrano p. Czesława Raczewskiego, dyrektora Polsko-Skandynawskiego Tow. Transportowego „Polskarob“; do zarządu weszli poza tem p.p. dyr. Leszczyński i dyr. Jacynicz z Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego, dr. Darski z „Żeglugi Polskiej“, Czajewski z „Polskarob“, a zastępcami zostali wybrani p. Finowicki z P. B. T. O. i Tokarski z „Żeglugi Polskiej“.

1.100 podoficerów K. O. P. zwiedziło port i miasto.

W dniach 9 i 10 III. b.r. bawiła w Gdyni wycieczka podoficerów Korpusu Ochrony Pogranicza w składzie 1100 ludzi pod dowództwem ppłk. Laliczyńskiego. Wycieczka przyjechała do Gdyni z Warszawy przez Poznań specjalnym pociągiem, który skierowany został przez nową magistralę węglową. Pociąg odstawiony został na boczne tory w porcie, poczem wycieczka z własną orkiestrą na przedzie przemaszerowała przez miasto do sali kinoteatru „Morskie Oko“, gdzie odbyło się jej oficjalne powitanie. W imieniu p. Komisarza Rządu przemawiał p. Golędzinowski, w imieniu zaś Federacji Związków Obrońców Ojczyzny wygłosił serdeczne przemówienie d. dyr. Berger.

Wycieczka, podzielona na 4 grupy, udała się następnie na zwiedzanie portu i miasta. Do każdej grupy przydzieleni zostali specjalni przewodnicy, przyczem każda grupa zwiedziła port zarówno od strony lądu, jak i z morza na holownikach „Ursus“ i „Lech“.

Rada Techniczna do spraw morskich.

W dniach 9 i 10 III. 1933 obradowała w Gdyni w Urzędzie Morskim pod przewodnictwem profesora Politechniki Warszawskiej inż. Rodowicza Rada Techniczna do spraw morskich. W obradach wzięli udział p.p.: prof. Politechniki Warszawskiej inż. Suchowiak, naczelnik Wydziału Portowego M. P. i H. Radzimiński, inż. Bomas i inż. Jaworski z Departamentu Morskiego M. P. i H., dyr. Urzędu Morskiego inż. Łęgowski, naczelnik Wydziału Budowy Portu inż. Wenda, naczelnik Wydziału Technicznego inż. Szawernowski, naczelnik Wydz. Administracji Wybrzeża inż. Garnuszewski oraz inż. Rygiel i inż. Łabuć z Urzędu Morskiego. Tematem obrad była sprawa wykończenia budowy Basenu Prezydenta w porcie gdyńskim. Po obradach uczestnicy udali się holownikiem do portu celem obejrzenia terenu przyszłych robót.

W drugim dniu pobytu członkowie Rady Technicznej udali się holownikiem „Ursus“ na Hel celem lustracji portu w Helu.

Nowy konsulat w Gdyni.

P. Minister Spraw Zagranicznych udzielił exequatur p. inż. Mirosławowi Laureckiemu, dyrektorowi „Skarbopolu“, jako wicekonsulowi honorowemu Łotwy na obszar m. Gdyni z siedzibą w Gdyni.

Lord Baden — Powell na czele 650 angielskich harcerek i harcerzy przybywa w sierpniu do Gdyni.

Naczelny Skaut Lord Baden Powell of Gilwell wydał przez Organ Prasowy Związku „Scouter" następujący komunikat, dotyczący wycieczki okrężnej harcerzy i harcerek do portów Północnej Europy:

W związku z zamierzoną wycieczką harcerzy i harcerek do portów Bałtyku, zawarta została ugoda z linją okrętową White Star Line, dzięki której statek trzy śrubowy „Calgaric" 16.000 ton oddany został do dyspozycji wycieczki od dnia 12 do 29 sierpnia.

Podróż okrężna zorganizowana jest przedewszystkiem dla harcerzy i harcerek, którzy zamierzają spotkać się i zawrzeć znajomości osobiste z harcerzami i harcerkami krajów zwiedzanych w podróży.

S/s „Calgaric" odwiedzi Holandję, Polskę, Litwę, Łotwę, Estonję, Finlandję, Szwecję i Norwegję.

Statek „Calgaric" przybędzie do Gdyni z grupą około 650 harcerzy i harcerek w środę dnia 16 sierpnia o godz. 9-tej rano i pozostanie tamże do godziny 4-ej po południu tego samego dnia.

Lord i Lady Baden — Powell przybędą na pokładzie wyżej wymienionego statku w gronie licznych wybitnych osobistości kierowniczych Angielskiego Związku Harcerek i Harcerzy.

Konkurs na projekt magazynu drobnicowego i bawełnianego w Gdyni.

W związku z rozbudową portu w Gdyni oraz zaopatrzeniem nowozbudowanego nabrzeża w urządzenia dla przeładowania i przechowywania towarów, Ministerstwo Przemysłu i Handlu, dążąc do najlepszego rozwiązania tych zagadnień pod względem technicznym i ekonomicznym, rozpisało konkurs na zaprojektowanie typowego magazynu drobnicowego dla strefy wolnej w porcie oraz magazynu dla długoterminowego składowania bawełny, importowanej bezpośrednio z krajów produkcji. Rozpatrzenie przedłożonych projektów nastąpi poczynając od dnia 8 marca br.

W sprawie wolnych obszarów celnych w Gdyni.

W oparciu o ustawę z 10 marca 1932 r. o wolnych obszarach celnych, opracowane jest obecnie przez Ministerstwo Skarbu w porozumieniu z Ministerstwem Przemysłu i Handlu, Ministerstwem Spraw Wewnętrznych oraz Ministerstwem Spraw Zagranicznych rozporządzenie o warunkach korzystania z uprawnień na terenie wolnych obszarów celnych w Gdyni, ustalonych specjalnym rozporządzeniem Rady Ministrów. Utworzenie nowej strefy oraz rozpoczęcia jej eksploatacji należy oczekiwać w drugiej połowie roku bieżącego.

Posiedzenie Zarządu Morskiego Instytutu Rybackiego.

Dnia 27 lutego br. odbyło się w Gdyni posiedzenie Zarządu Morskiego Instytutu Rybackiego pod przewodnictwem p. profesora Siedleckiego. Na posiedzeniu tem ustalono budżet Instytutu oraz hali i chłodni rybnej na rok 1933/34 następnie omówiono sprawę eksploatacji nowowybudowanej hali śledziowej i szereg spraw bieżących.

Uszkodzenie pomostu w Babim Dole.

W Babim Dole przy stacji kwarantanowej została uszkodzona część pomostu wskutek lodów. Urząd Morski przystąpi do naprawy uszkodzonego pomostu przy bardziej sprzyjających warunkach atmosferycznych.

Z Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego.

W dniu 20 lutego odbyło się w Warszawie w lokalu własnym przy ul. Marszałkowskiej 116 posiedzenie Rady Nadzorczej Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego S. A. — Polish British Steamgship Co Ltd., w Gdyni, pod przewodnictwem prezesa Rady p. dr. St. Wachowiaka.

W tymże dniu w godzinach popołudniowych odbyło się nadzwyczajne walne zgromadzenie akcjonarjuszów tej spółki. Grupę polską reprezentował dyrektor Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. dr. Feliks Hilchen, a grupę angielską p. dyr. H. S. Holden z Hull. Na zgromadzeniu powzięto uchwały, dotyczące bieżących spraw finansowych i odnowienia tonażu.



Brazylijski statek „Uba", który przywiół w ubiegłym miesiącu do Gdyni wprost z Brazylji 60.000 worków kawy, (3.600 ton). Jest to największy bezpośredni ładunek kawy, jaki dotąd był przywieziony do jakiegokolwiek z portów na Bałtyku.

Brazilský parník „Ubá" který přivažel v úuoru b. r. do Gdyni přímo s Brazylie 60.000 měšeů kavy (3.600 tun). Jest to největší bezprostřední naklad kavy, jaký dosud byl přivezen do kterýkoliho s přistavů na Baltu.

Magazyn tranzytowy i portowy dworzec pasażerski.

Roboty koło budowy magazynu tranzytowego, połączonego z dworcem osobowym w porcie gdyńskim, którego mury na molo pasażerskiem obok kapitanatu portu zostały już wzniesione, będą wznowione wczesną wiosną. W gmachu tym, w specjalnej dobudówce, znajdą pomieszczenia różne biura i urzędy, działające na terenie portu, jak policja portowa, władze celne, linje okrętowe i t. p.

Wiadukt dla pieszych przez tory kolejowe.

Dużą niedogodność w życiu mieszkańców Gdyni stanowi brak odpowiednich przejść i przejazdów przez tory kolejowe pomiędzy portem, a przedmieściem Gdyni Grabówek, gdzie skupiły się osiedla robotnicze. Robotnicy śpieszący do pracy w porcie muszą albo przechodzić przez tory kolejowe, co stawało się niejednokrotnie przyczyną różnych wypadków, albo też nadkładać kilka kilometrów drogi, by się dostać do tunelu pod torami kolejowemi przy dworcu osobowym. To też obecnie powstał projekt wybudowania ponad torami kolejowemi w pobliżu Państwowej Szkoły Morskiej specjalnego drewnianego pomostu, przeznaczonego dla pieszych. Budowa tego pomostu rozpocznie się niebawem.

Elewator zbożowy w porcie Gdyńskim.

Jak się dowiadujemy, toczą się obecnie rokowania pomiędzy rządem a kilku firmami zagranicznemi o budowę dużego elewatora zbożowego w porcie gdyńskim. Rokowania te są na dobrej drodze i Gdynia zostanie zapewne niebawem wyposażona w elewator zbożowy, który umożliwi eksport zboża polskiego za morze na większą skalę.

Pojemność składowa portu gdyńskiego.

Port gdyński w chwili obecnej posiada 21 różnych składów i magazynów o ogólnej powierzchni składowej 120.788 m. kw., z czego w I strefie portowej leży 19 składów o powierzchni składowej 102.588 m. kw., 2 składy zaś o powierzchni 18.200 m. kw. położone są w II strefie portowej. t.j. nie w bezpośrednim sąsiedztwie nabrzeży basenów. Do tego dochodzi chłodnia portowa o pojemności 700 wagonów i chłodnia rybna o pojemności 200 wagonów, wreszcie zbiorniki na melasę o pojemności 14.800 ton.

Z rady Nadzorczej S. A. „Żegluga Polska"

W dniu 13 lutego b. r. odbyło się w Gdyni pod przewodnictwem b. wojewody pomorskiego, p. dr. Stanisława Wachowiaka, posiedzenie Rady Nadzorczej Spółki Akcyjnej „Żegluga Polska" W posiedzeniu tem, oprócz prezesa Rady dr. Wachowiaka, wzięli udział p. p.: inż. Cz. Benedek, dyr. W. Fabierkiewicz, dr. inż St. Kaufman, inż. Wł. Rawicz-Szczerbo nacz. F. Rostkowski i kontradmirał J. Unrug.

Przedmiotem obrad były sprawy finansowe Towarzystwa. Omawiano również projekty budowy nowych statków, które mają służyć do dalszego rozwinięcia sieci regularnych linij okrętowych z Gdyni do portów zagranicznych.

Taryfy kolejowe i kolejowo-wodne portu gdyńskiego.

Port gdyński w chwili obecnej posiada w komunikacji z innemi krajami następujące taryfy związkowe z bezpośredniemi stawkami opłat przewozowych:

z Bułgarją, przez Bazargic Sud (Batoni) — Oberiste i Giurgiu — Russe (Ruszczuk),

z Czechosłowacją, przez wszystkie odnośne punkty graniczne,

z Rumunją, przez Śniatyń Załucze — Grogore Ghica Voda,

z Rosją przez wszystkie odnośne punkty graniczne,

z Niemcami przez wszystkie odnośne punkty graniczne,

z portami bliskiego Wschodu kombinowane taryfy kolejowo-morskie z przeładunkiem w rumuńskich portach morskich, w komunikacji z Istanbulem, Pireusem, Aleksandrją, Beyruthem, Haifą, Jaffą, Port Saidem, Salonikami, Varną itd.; taryfa ta umożliwia nadawanie przesyłek z Gdyni i do Gdyni za bezpośrednim listem przewozowym-konosamentem via Port Said w komunikacji z portami zatoki Perskiej, Indyj Angielskich i Holenderskich, chińskiemi, japońskiemi, wschodnio-afrykańskiemi i australijskiemi, via Istanbul z wszystkiemi portami tureckiemi i via Pireus z wszystkiemi portami greckiemi,

z portami wschodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych Am. kombinowane taryfy kolejowo-morskie z przeładunkiem w Gdyni z portami Baltimore, Norfolk, Boston, Filadelfja, Portland i New York; taryfa ta umożliwia ponadto dalszy przewóz przesyłek do i od portów amerykańskich kolejami amerykańskiemi od i do wszystkich stacyj kolejowych Stanów Zjednoczonych.

z portami naddunajskiemi kombinowane taryfy dla przewozów koleją i Dunajem z przeładunkiem w portach naddunajskich Bratyslawie i Komarnie, w komunikacji z Rumunją, Bułgarją, Jugosławją, Węgrami, Austrją i Niemcami.

Wszelkich informacyj w sprawach taryfowych udziela Biuro Akwizycyjno — Taryfowe Urzędu Morskiego w Gdyni.

Rynek frachtowy

Sprawozdanie frachtowe za miesiąc luty 1933.

Sytuacja na rynku frachtowym w lutym pozostawiała wiele do życzenia. Mimo, że nie było żadnych trudności lodowych, ruch towarowy w Gdyni i w Gdańsku wskutek małej podaży ładunków zmniejszył się.

Anglja. Frachtowanie do Anglji było bardzo mało ożywione. Statki linjowe do Londynu, Hull i Zach. Anglji miały dostateczną ilość ładunku. Należałoby jednak również podkreślić pewną zniżkę frachtów. Poza linjowymi statkami zafrachtowano z Gdańska naatępujące statki:

fiński statek 600 std. do Londynu, mięszany ładunek drzewa
niemiecki „ 500 „ „ Hull „ „ „
łotewski „ 600 „ „ Ibswich pod ładunek zboża, mąki i drzewa.

Zafrachtowano z Gdyni następujące statki:

niem. statek 400 std, do Hull D. B. B. 31/- za std. gross
„ „ 800 „ częściowo ładunek do Grimsby D. B. B. 31/- za std. gross
duński „ 650 „ do Londynu D. B. B. 26/- „ „ net
łotewski „ 1000 „ do Garston 36/- „ „ „

Holandja. Podaż ładunków zboża do Holandji zmniejszyła się w miesiącu sprawozdawczym. Za zboże ciężkie luzem płacono do Rotterdamu lub Amsterdamu stawkę Hfl. 2,60. Zafrachtowano pozatem jeden ładunek pszenicy kontyngentowej dla Niemiec w wysokości 1700 ton po stawce Hfl. 2.40 za tonę. Stawki frachtowe na drzewo pozostały bez zmiany. Należy wymienić kontrakt, jaki zawarł łotewski statek 190 std. z Gdańska do Amsterdamu po bardzo niskiej stawce Hfl. 12.50 za std. Niemiecki statek 1200 ton zafrachtowano pod pełny ładunek podkładów dębowych do Dordrecht po Hfl. 5,— za load.

Belgja. Ładunki zboża w tym kierunku były ograniczone. Statki linjowe natrafiły na trudności przy otrzymaniu dostatecznego ładunku i musiały często zabierać ładunki do innych belgijskich portów. W lutym zafrachtowano - załadowanie początek marca - polski statek 1200 ton pod ładunek

900 ton jęczmienia, przyczem jako dokompletowanie ładunku zakontraktowano partję drzewa na normalnych warunkach.

Bardziej ożywiony był ruch do Gandawy, Do tego portu zafrachtowano niemiecki statek motorowy 500 ton oraz niemiecki parowiec 1000 ton, oba pod ładunki drzewa dębowego. Stawki dla okrąglaków 7/- w złocie, dla tarcicy 6/6 w złocie za cbm.

Francja. Podaż ładunków, jak zwykle, bardzo ograniczona. Zafrachtowano jedynie poza statkami linjowemi jeden duński statek, który ładował małe partje zboża i głównie, DBB z Gdańska do Rouen. Statki linji regularnych odczuwały brak ładunku.

Danja. W miesiącu sprawozdawczym przeszły przez Gdańsk tylko małe partje zboża do Danji. Liczni eksporterzy wstrzymali swoje sprzedaże eksportowe ze względu na lepszą konjunkturę wewnętrzną i złe ceny eksportowe.

Za częściowe partje do duńskich portów, położonych nie wyżej, jak Aarhus, płacono 6/6 w papierze wzgl. Hfl. 2,80 za tonę z odpowiedniemi dopłatami do frachtu przy skierowaniu ładunku do Aalborg, Fredrikshavn lub Linfjord.

Niemcy. Na skutek podwyżki cen od 1/3. b. r. popyt na tonaż w miesiącu lutym, głównie w II połowie lutego, zwiększył się. Podaż tonażu linjowego nie wystarczyła w zupełności i zakontraktowano następujące statki:
niem. statek 1000 ton pod ładunek pszenicy kontyngentowej do Bremy, stawka frachtowa nieznana,
niem. żaglowiec pod ładunek 150 ton makuchów z Gdyni do Szczecina po stawce RM 5,- za tonę.

Wydawca: Polska Agencja Telegraficzna — Redaktor: Henryk Tetzlaff - Gdynia.

PRACA STATKÓW POLSKICH W LUTYM 1933

„ŻEGLUGA POLSKA" S. A.

A. Trampy:

s/s „Katowice" — załadował w Gdańsku drzewo, zawiózł do Pireus, wyładował, Przeszedł do Burgas, gdzie ładuje tytoń do Gdyni.

s/s „Kraków" — załadował szyny do Amsterdamu i drzewo do Londynu, zawiózł do portu przeznaczenia, wyładował, powrócił w balaście do Gdyni.

s/s „Poznań" — w Gdyni, przy nab. Amerykańskim.

s/s „Toruń" — woził węgiel z Gdyni do portów szwedzkich i norewskich.

s/s „Warta" — w Gdyni przy nab. Amerykańskiem.

s/s „Wisła" — w Gdyni przy nab. Amerykańskiem.

s/s „Wilno" — woził węgiel i szczecinę do Antwerpji i Amsterdamu.

B. Linje regularne:

s/s „Cieszyn" — odbył dwie podróże z Gdyni i Gdańska do Antwerpji i Rotterdamu oraz Tallinna i Helsingforsu, przewożąc ładunki drobnicy.

s/s „Śląsk" — jak wyżej.

s/s „Tczew" — odbył dwie podróże z Gdyni i Gdańska do Rotterdamu, przewożąc ładunki drobnicy.

s/s „Chorzów" — odbył dwie podruże, z Gdyni i Gdańsza do Antwerpji.

POLSKO-BRYTYJSKIE TOW. OKRĘTOWE

A — Linja do Londynu:

s/s „Premjer" — przy stoczni w Gdańsku.

s/s „Warszawa" — odbył dwie podróże z Gdańska i Gdyni do Londynu, wożąc drobnicę.

B. Linja do Hull:

s/s „Lublin" — odbył dwie podróże z Gdańska i Gdyni do Hull, wożąc drobnicę.

s/s „Lwów" — jak wyżej.

s/s „Rewa" — w Gdyni, przy nab. Indyjskiem.

POLSKIE-TRANSATLANTYCKIE TOW. OKRĘTOWE

Linja do Ameryki Północnej.

s/s „Kościuszko" — w Gdańsku w stoczni.

s/s „Polonia" — jak wyżej.

s/s „Pułaski" — odbył jedną podróż z Gdyni do Ameryki i z powrotem. Tow. „Polskarob".

Statki Towarzystwa węgies z Gdyni do portów szwedzkich, duńskich i norweskich, odbywając ogółem 13 podróży.

TOW. „POLRYŻ"

s/s „Kopernik" — unieruchomiony w Gdańsku.

ROZKŁAD ODJAZDÓW STATKÓW LINIJ REGULARNYCH

Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Helsingfors —
Statki (ZP:FAA) odejdą: 7, 14, 21 i 28 marca,

Gdynia — Gdańsk — Kłajpeda — Kalmar — Karlskrona:
s/s „Borgholm" 1, 15 i 21 marca.

Gdynia — Gdańsk — Szwecja — Norwegja:
Statki (FO, BSOL, NS) odejdą: 10, 13, 24, 25 i 27 marca,

Gdynia — Gdańsk — Brema — Ryga:
Statki (NL) odejdą: 6, 13, 20 i 27 marca,

Gdynia — Gdańsk — Hamburg:
s/s „Little Evy" (B): (JI, SB, MR,) statki odejdą: 4, 7, 11, 14 18, 21, 25 i 28 marca

Gdynia — Gdańsk — Antwerpja — Rotterdam **)
Statki (ZP) odejdą: 7, 12, 14, 21, 26 i 28 marca
Statki (NDL, NL, RL) odejdą: 2, 6, 9, 13, 16, 20, 23, 27 i 30 marca

Gdynia — Gdańsk — Kopenhaga — Amsterdam:
Statki (KNSM) odejdą: 6, 13, 20 i 27 marca,

Gdynia — Gdańsk — Londyn:
Statki (PBTO i PZKB) odejdą: 2, 9, 16, 23 i 30 marca

Gdynia — Gdańsk — Hull:
Statki (PBTO) odejdą: 2. 9, 16, 23 i 30 marca,

Gdynia — Gdańsk — Kopenhaga — Porty Francji:
Statki (DFDS) odejdą 12 i 26 marca,

Gdynia — Gdańsk — Kopenhaga:
s/s „I. C. Jacobsen" (DFDS) 8, 15, 22 i 28 marca,

Gdynia — Gdańsk — Morze Śródziemne:
Statki (LSL, DFDS) odejdą: 1, 2, 10, 13, 20, 27 i 29 marca

Gdynia — Gdańsk — Hiszpanja — Portugalja — Marokko:
s/s „Tanger„ (OPD) 15 marca,

Gdynia — Gdańsk — Porty Lewantu:
Statki (SOL) odejdą: 3. 13 i 25 marca,

Gdynia — Porty Południowo-Zachodniej Afryki
m/s „Gunnaren" (RT) 28 marca

Gdynia — New York:
Statki (ASL i PTTO) odejdą: 15, 16 i 28 marca

Gdynia — Porty Golfu Meksykańskiego:
Statki (GGL) odejdą: 5, 19 i 27 marca

Gdynia — Południowa Ameryka:
s/s „Orient" (FSAL) 25 marca.

Zakłady Graficzne Instytutu Wydawniczego P. S. M. w Gdyni
Vydano pečí Topografického Institutu Mořské Školy v Gdyni